

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт управления бизнес-процессами и экономии

Кафедра «Экономика и управление бизнес-процессами»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Г.Ф. Каячев

« _____ » _____ 2015 г.

ЗАДАНИЕ
НА ВЫПУСКНУЮ КВАЛИФИКАЦИОННУЮ РАБОТУ
в форме бакалаврской работы

Студенту Решотка Марии Сергеевне

Группа УБ 12-07

Направление (специальность) 38.03.02.01.12 «Финансовый менеджмент»

Тема выпускной квалификационной работы Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости предприятия (на примере ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»)

Утверждена приказом по университету № 2559/с от 26.02.2016 г.

Руководитель ВКР О.В. Говорина, старший преподаватель кафедры «Экономика и управление бизнес-процессами»

Исходные данные для ВКР статистические данные об отраслевом рынке машиностроительного комплекса России и Сибирского Федерального округа, специализированная литература, публикации и электронные издания, годовая бухгалтерская отчётность ОАО «КрасЭВРЗ» 2013-2015гг.

Перечень разделов ВКР:

- 1 Тенденции и перспективы развития железнодорожного машиностроения в России.
- 2 Анализ финансовой устойчивости предприятия ОАО «КрасЭВРЗ».
- 3 Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ».

Перечень иллюстраций:

- титульный слайд;
- актуальность темы;
- цели и задачи ВКР;
- объект исследования;
- основные тенденции развития отрасли железнодорожного машиностроения;
- динамика отраслевых показателей;
- состояние отрасли машиностроения в СибФО;
- общая характеристика ОАО «КрасЭВРЗ»;
- анализ ликвидности и платежеспособности ОАО «КрасЭВРЗ»;
- сущность предлагаемых мероприятий повышения финансовой устойчивости;
- анализ затрат на осуществление предлагаемых мероприятий;
- расчёт эффективности предлагаемых мероприятий повышения финансовой устойчивости;
- расчёт изменения финансовой устойчивости в результате предложенных мероприятий;
- выводы.

Руководитель ВКР

О.В. Говорина

Задание принял к исполнению

М.С. Решотка

« 21» декабря 2015 г.

Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт управления бизнес-процессами и экономии

Кафедра «Экономика и управление бизнес-процессами»

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Г.Ф. Каячев
« ____ » _____ 2016 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

38.03.02.01.12 «Финансовый менеджмент»

**Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости
предприятия (на примере ОАО «Красноярский электровагоноремонтный
завод»)**

Пояснительная записка

| | | |
|----------------|-------|---------------|
| Руководитель | _____ | О.В. Говорина |
| Выпускник | _____ | М.С. Решотка |
| Нормоконтролер | _____ | Т.П. Лихачёва |

Красноярск 2016

РЕФЕРАТ

Бакалаврская работа по теме «Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости предприятия (на примере ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»)» содержит 85 страниц текстового документа, 18 рисунков, 34 таблицы, 4 приложения, 70 использованных источников, 15 листов графического материала.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ, ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ, АНАЛИЗ ОТРАСЛИ, ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ, ОЦЕНКА ФИНАНСОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ, ФИНАНСОВАЯ УСТОЙЧИВОСТЬ, ЛИКВИДНОСТЬ, ПЛТАЕЖЕСПОСОБНОСТЬ, МОДЕРНИЗАЦИЯ, РЕМОНТ

Объект исследования – ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»

Цель исследования - разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости промышленного предприятия.

Задачи исследования:

- исследовать тенденции, проблемы и перспективы развития машиностроительного рынка в России и отдельно в Сибирском Федеральном округе;

- провести оценку существующего уровня финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;

- разработать мероприятия по обеспечению повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;

- провести оценку экономического эффекта предлагаемых мероприятий по обеспечению повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод».

В результате проведения исследования были выявлены основные тенденции развития рынка железнодорожного машиностроения, выявлены перспективные направления. Произведена оценка существующего финансового положения ОАО «КрасЭВРЗ», определен уровень ликвидности и платежеспособности предприятия.

В итоге был разработан ряд рекомендаций и мероприятий малозатратных и быстро реализуемых, которые в перспективе влекут за собой существенные изменения. В качестве основного мероприятия было предложено освоить модернизацию подвижного состава и электровагонов завода, в целях увеличения срока службы вагонов. Расчёты показали, что данное направление, как одно из наиболее перспективных в отрасли, эффективно и приводит к повышению финансовой устойчивости предприятия.

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|----|
| Введение..... | 4 |
| 1 Тенденции и перспективы развития железнодорожного машиностроения в России..... | 6 |
| 1.1 Направление развития железнодорожного машиностроения в Российской Федерации..... | 6 |
| 1.2 Особенности и перспективы развития Сибирского Федерального округа | 19 |
| 2 Анализ финансовой устойчивости предприятия ОАО «КрасЭВРЗ»..... | 27 |
| 2.1 Общая характеристика ОАО «КрасЭВРЗ»..... | 27 |
| 2.2 Анализ финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» | 37 |
| 2.3 Анализ ликвидности и платежеспособности | 48 |
| 3 Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» | 60 |
| 3.1 Формирование системы поддержки и принятия управленческих решений по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»..... | 60 |
| 3.2 Оценка экономического эффекта предлагаемых мероприятий для ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» | 71 |
| Заключение | 81 |
| Список использованных источников | 84 |
| Приложение А | 91 |
| Приложение Б..... | 92 |
| Приложение В..... | 95 |
| Приложение Г | 97 |

ВВЕДЕНИЕ

В современных условиях ведения бизнеса предприятия обязаны самостоятельно заниматься планированием и обеспечением финансовой устойчивости для поддержания необходимого уровня прибыли, платежеспособности, а также для возможности быть конкурентоспособными на соответствующем рынке. Такая деятельность акцентируется на поддержании стабильности финансового положения, а так же на его росте. То есть финансовая устойчивость является важной частью устойчивости организации. Финансовая устойчивость может выступать, как характеристика предприятия в долгосрочной перспективе. Но необходимо помнить, что финансовую устойчивость нужно рассматривать без отрыва от конкретной организации, так как деятельность каждого предприятия специфична. Следует отметить, что финансовая устойчивость зависит от внутренних и внешних факторов, влияющих на предприятие. Следовательно, финансовую устойчивость следует рассматривать в определенный промежуток времени, так как внешняя и внутренняя среды динамичны.

Особую актуальность тема исследования представляет для предприятий, работающих в нестабильных внешних условиях (какими являются условия современной российской экономической среды), так как внешнюю нестабильность необходимо компенсировать усилением внутреннего контроля за обеспечением финансовой устойчивости.

Проблема поддержания финансовой устойчивости актуальна для ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод». В 2013 году на предприятии изменилось руководство. Изменение повлекли за собой существенные улучшения в экономическом положении предприятия. Завод укрепил свои позиции на рынке, стабилизировал внутренние процессы. Такое положение необходимо не только сохранить, но и оптимизировать и развивать. Следовательно, проблема заключается в следующем:

- необходимость соответствия стратегии развития ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» стратегии развития машиностроительной отрасли Российской Федерации до 2020 года;

- необходимость повышения эффективности деятельности ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;

- необходимость повышения уровня финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод».

Объектом исследования является ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод», а предметом – условия повышения его финансовой устойчивости.

Целью данного исследования является разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости промышленного предприятия (на примере ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»).

Задачи исследования:

- исследовать тенденции, проблемы и перспективы развития машиностроительного рынка в России и отдельно в СФО;

- провести оценку существующего уровня финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;

- разработать мероприятия по обеспечению повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;

- провести оценку экономического эффекта предлагаемых мероприятий по обеспечению повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод».

В ходе написания бакалаврской работы использованы следующие методы исследования: анализ, аналогия, дедукция, индукция, классификация, моделирование, наблюдения, обобщения, прогнозирование, синтез.

В процессе исследования были использованы законодательство и нормативно-правовые акты Российской Федерации, книги и статьи ведущих ученых-экономистов, исследования современных экспертов.

1 Тенденции и перспективы развития железнодорожного машиностроения в России

1.1 Направление развития железнодорожного машиностроения в Российской Федерации

Железнодорожная транспортная сеть Российской Федерации занимает значительную долю в единой транспортной системе страны, удовлетворяя потребности в перевозках государство, физических и юридических лиц.

Железнодорожный транспорт имеет особое стратегическое значение для России [1]:

- обеспечивает свыше 40% пассажирских перевозок;
- обеспечивает более 80% грузоперевозок;
- обеспечивает около 98% воинских и специальных перевозок;
- максимально соответствует условиям при необходимости массовых перевозок грузов и пассажиров в чрезвычайных ситуациях;
- для отдельных регионов и значительной части населения страны является единственным видом пассажирского транспорта в межрегиональном сообщении по причине его более доступной по сравнению с авиаперевозками ценой.

Российские железные дороги являются частью евразийской железнодорожной сети, они непосредственно связаны с железнодорожными системами Европы и Восточной Азии.

Динамичное развитие отечественной экономики невозможно представить без его инфраструктурной основы - железнодорожного транспорта. Это определяет особые требования к своевременному и качественному обновлению подвижного состава и объектов железнодорожной инфраструктуры.

В свою очередь, развитие транспортной системы подразумевает не только обеспеченность выполнения требуемого объема работы, соответствующий уровень качества предоставляемых услуг, стабильность и

бесперебойность работы, но и постоянную модернизацию железнодорожного комплекса в целом, а также повышение эффективности его работы.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее ОАО «РЖД») от имени Российской Федерации осуществляет управление железнодорожной сетью страны. ОАО «РЖД» было учреждено постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 года № 585. Создание компании стало итогом первого этапа реформирования железнодорожной отрасли в соответствии с постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 года № 384 [2].

Согласно данным ОАО «РЖД», наблюдается высокий уровень износа основных фондов, что существенно замедляет процесс развития железнодорожной сети. На рисунке 1.1 представлены данные об износе ОФ на 2014 г. а также прогнозируемая ситуация на 2020 год [1].

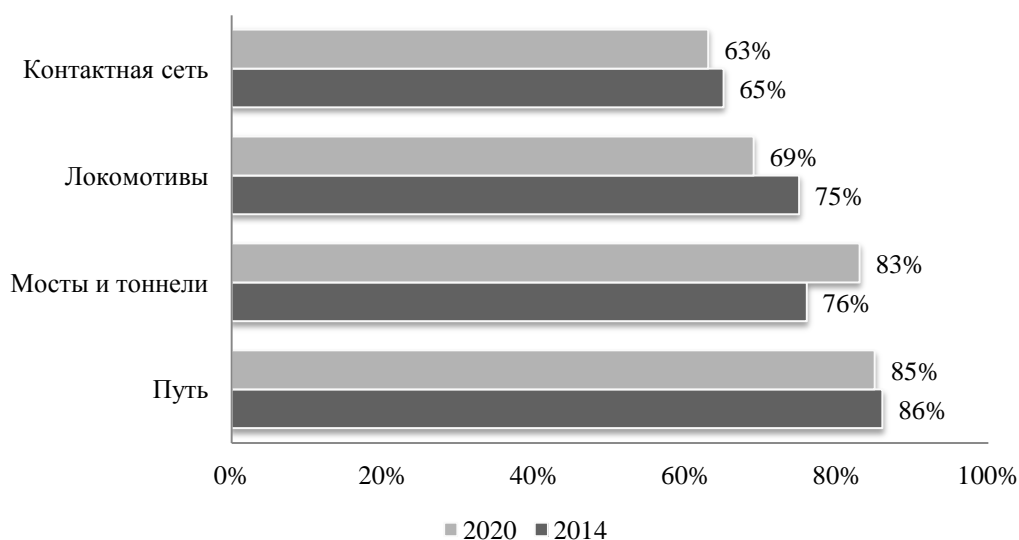


Рисунок 1.1 - Износ основных фондов ОАО «РЖД», 2014-2020 гг., %

На 2020 год прогнозируется увеличение износа мостов и тоннелей, а также сокращение его по остальным статьям ОФ. Крайне высоким уровнем износа характеризуется локомотивный и вагонный парки. Снижение уровня износа основных фондов за счет инвестиций является важной частью инвестиционной программы ОАО «РЖД».

В таблице 1.1 отражена динамика инвестируемых средств в основные средства ОАО «РЖД» [3].

Таблица 1.1 - Динамика инвестируемых средств «РЖД» в основные средства
млн.руб.

| Наименование проекта | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|----------|-----------|-----------|----------|
| Обеспечение безопасности на ж/д транспорте | 66 858,2 | 56 107, 6 | 46 744,6 | 45 091,6 |
| Обновление подвижно состава, в т.ч. | 75 520,2 | 118 686,4 | 104 703,1 | 88 477,5 |
| -тяговый ПС | 61 944,3 | 92 455,6 | 84 112,9 | 65 860,6 |
| -грузовой ПС | 236,3 | 221,3 | 274,5 | 332,6 |
| -моторвагонный ПС | 12 704,5 | 25 856,0 | 20 315,7 | 22 284,3 |

Обеспечение безопасности на ж/д транспорте предполагает обеспечение эксплуатационной надежности и безопасности перевозочного процесса, а также, снижение износа основных фондов, увеличение надежности работы устройств, оборудования, машин и механизмов, обеспечение их соответствия современным требованиям.

Согласно данным таблицы 1.1 за период 2014-2015 гг. наблюдается снижение инвестиций в целом по таким направлениям, как обеспечение безопасности на ж/д транспорте, обновление подвижного состава. А также незначительное повышение вложений в обновление грузового и моторвагонного подвижного состава.

Вместе с тем в коренном улучшении нуждается база по ремонту и обслуживанию локомотивов и вагонов. На сегодняшний день низка надежность локомотивов, особенно тепловозов, высока трудоемкость их технического обслуживания, практически отсутствует база по планово-предупредительному ремонту. Вследствие чего, десятки тысяч вагонов являются ограниченно годными для перевозок [4].

В соответствии с программой структурной реформой на железнодорожном транспорте и концепцией корпоративного строительства ОАО «РЖД» ведется работа по формированию на базе вагонных депо, оказывающих услуги по обслуживанию подвижного состава, обособленных

структурных подразделений, что является первым шагом к выводу этого бизнеса в конкурентный сектор экономики и привлечению частных инвесторов.

В 2008 году ОАО «РЖД» была принята программа стратегического развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года (последняя редакция 15.07.2015). В соответствии с программой в отрасль планируется инвестировать около 8,6 трлн. рублей за 2016 - 2030 годы. Стратегия развития предполагает полное обновление железнодорожного подвижного состава в стране [5]. В ходе реализации минимального варианта стратегии развития потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава на период до 2030 года составит: по локомотивам – 21753 единиц, по грузовым вагонам – 773,3 тыс. вагонов[5].

Мероприятия по обновлению основных фондов ОАО «РЖД», а именно по ремонту и строительству объектов железнодорожной инфраструктуры, осуществляют предприятия железнодорожного машиностроения, как входящие, так и не входящие в состав холдинга.

Развитие отечественного транспортного машиностроения, улучшение транспортной техники и оборудования обеспечивает формирование перспективной транспортной системы страны.

Выделяют семь наиболее крупных компаний/холдингов в отрасли транспортного машиностроения, производящих около 80% всей продукции[6]:

–Группа компаний «Трансмашхолдинг», объединяющая более 10 ведущих предприятий отрасли, являющихся лидерами в своих сегментах, в том числе «Брянский машиностроительный завод», «Коломенский завод», «Новочеркасский электровозостроительный завод», «Метровагонмаш», «Демидовский машиностроительный завод» и другие;

–Группа «Дедал» («Вагонмаш», «Петербургский трамвайно-механический завод», «Сибэлектропривод»);

–ФГУП «Уралвагонзавод»;

–ФГУП «Усть-Катавский вагоностроительный завод»;

–ОАО «Алтайвагон»;

Согласно данным независимого научно-исследовательского центра «Институт проблем естественных монополий», в 2014-2015 гг. транспортное машиностроение России сохраняет, начатую в 2013 году нисходящую тенденцию развития. А именно, сокращение заказов крупных холдингов на ключевые виды продукции, увеличение издержек производства вследствие повышения цен на материалы и комплектующие повлекли за собой реализацию целого комплекса мер по оптимизации затрат. Все это привело к сокращению рабочих мест, снижению внутренних инвестиций на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки, перепрофилирование производства, уменьшение либо полное его прекращение (таблица 1.2).

Таблица 1.2 - Динамика показателей деятельности отрасли транспортного машиностроения РФ, 2011-2015 гг.

| Показатель | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--|--------|--------|--------|-------|-------|
| Отгруженная продукция, млрд.руб. | 449,64 | 474,36 | 436,55 | 403,1 | 339,2 |
| Численность персонала, тыс. чел | 244,02 | 259,91 | 255,64 | 232,4 | 210,8 |
| Средняя заработная плата (без учёта инфляции), тыс. руб. | 28,5 | 31,76 | 30,13 | 29,3 | 30,2 |
| Инвестиции в основной капитал, млрд. руб. | 15,1 | 16,85 | 17,6 | 14,3 | 11,4 |
| Затраты на НИОКР, млрд.руб. | 1,67 | 4,07 | 3,1 | 0,9 | 0,87 |
| Доля организаций получивших прибыль, % | 75,7 | 80,1 | 78 | 70,4 | 65,4 |

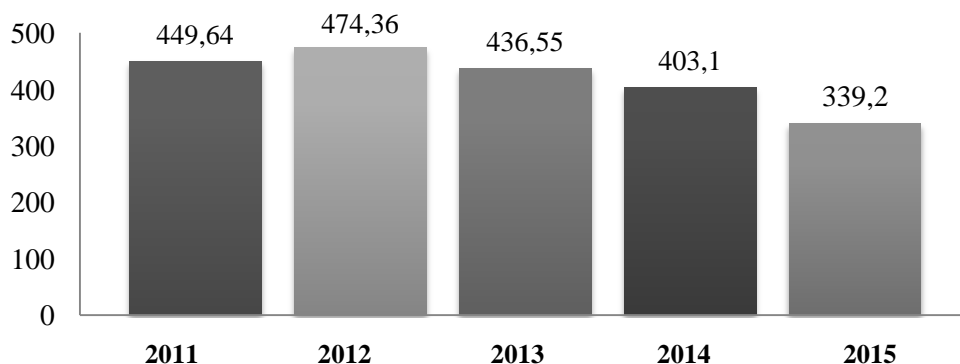


Рисунок 1.2 - Динамика отгруженной продукции в отрасли транспортного машиностроения РФ, 2011-2015 гг., млрд. руб.

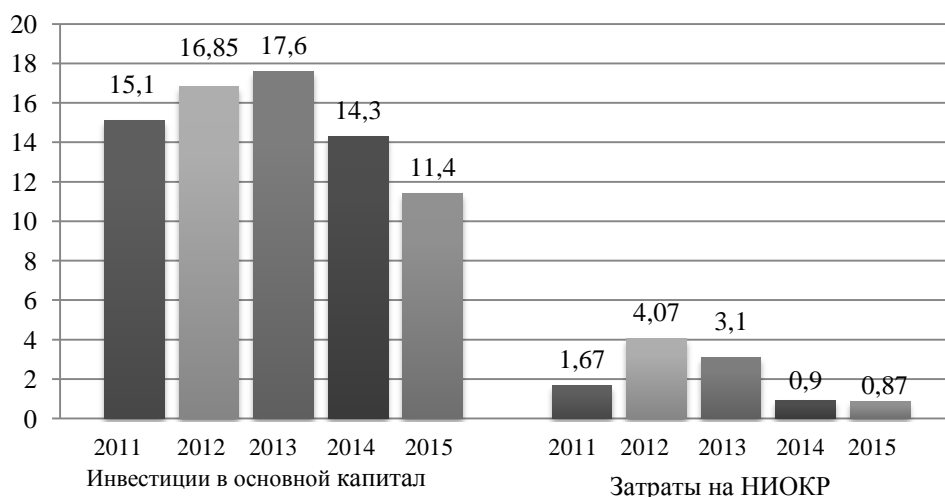


Рисунок 1.3 - Динамика показателей отрасли транспортного машиностроения РФ, 2011-2015гг., млрд. руб.

К 2016 году системной проблемой отрасли остается отсутствие долгосрочного оплаченного спроса на продукцию железнодорожного машиностроения, при этом в каждой сфере имеются свои собственные особенности и предпосылки этой системной проблемы, рассмотрим ключевые из них.

В области локомотивостроения представлены два крупнейших холдинга – ЗАО «Трансмашхолдинг» и ЗАО «Группа Синара», а основным покупателем локомотивов в России является ОАО «РЖД». Значительная часть маневровых локомотивов закупается промышленными предприятиями.

В целях поддержки экономики осенью 2013 года в отношении естественных монополий было принято решение о заморозке роста тарифов на предоставление услуг, что привело к потерям в размере 90 млрд. руб. за 2014 год[7]. Вследствие этого ОАО «РЖД» сократило объемы инвестиционной программы компании, в том числе и раздел, связанный с приобретением нового тягового подвижного состава. Как следствие, объемы закупок локомотивов ОАО «РЖД» сократились с 803 ед. в 2013 году до 629 ед. в 2014 году (-21,7%) [8]. При этом сокращение заказов в основном затронуло сегмент производства маневровых тепловозов. По данным независимого научно-исследовательского центра «Институт проблем естественных монополий», в 2015 году объем

закупок тягового подвижного состава сократился до 484 ед., или 60,3% от объема 2013 года [8].

Снижение спроса повлекло за собой уменьшение объемов производства. В 2013 году был произведен 831 локомотив, в том числе 66 магистральных тепловозов, 415 магистральных электровозов, 270 маневровых тепловозов и 80 промышленных электровозов. В 2014 году объемы производства снизились на 15,6% до 701 ед.[9] (Рисунок 1.4)

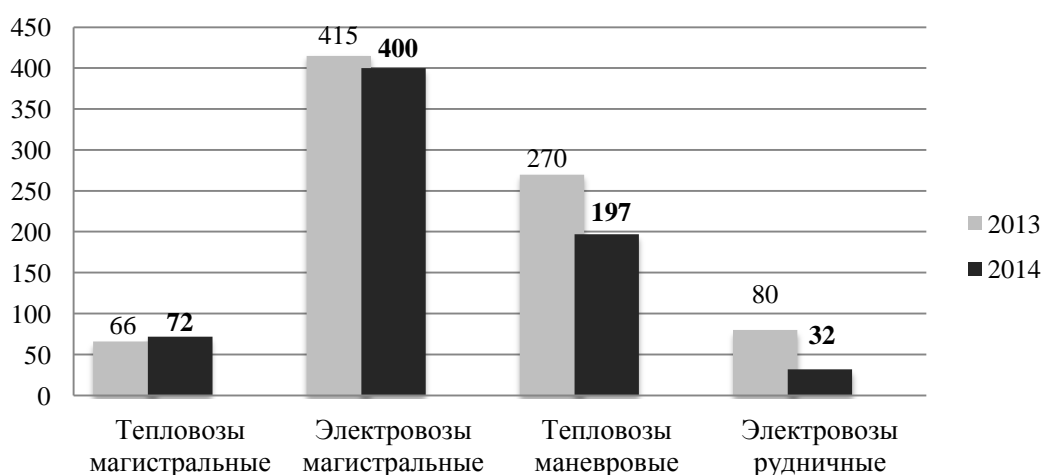


Рисунок 1.4 - Динамика производства локомотивов в России, 2013-2014гг., ед.

Наибольшее падение в 2014 году наблюдалось в сфере рудничных электровозов, закупаемых промышленными предприятиями – в 2,5 раза.

Общая стоимость отгруженной продукции локомотивостроения снизилась с 69,5 млрд. руб. в 2013 году до 66,6 млрд. руб. в 2014 году (-4,2%) [9]. Незначительное на фоне прочих видов продукции железнодорожного машиностроения сокращение стоимости отгруженной продукции вызвано переходом ОАО «РЖД» на закупку современного тягового подвижного состава, обладающего улучшенными характеристиками использования, но имеющего большую относительно старых серий стоимость [2].

Также наблюдается сокращение численности работников предприятий локомотивостроения – с 11,4 тыс. человек в январе 2014 года до 10,2 тыс. человек (на 10,9%) в январе 2015 года. При этом практически не изменился

показатель заработной платы, который за период с января 2014 по январь 2015 года вырос только на 2,2% – с 30,1 тыс. руб. до 30,7 тыс. руб., а с учетом инфляции снижение данного показателя составило 8,3% [10].

В области пассажирского вагоностроения сложилась ситуация, связанная с непосредственными результатами реформирования сектора пассажирских перевозок.

ОАО «Федеральная пассажирская компания» - основной перевозчик России - столкнулась с проблемой, в результате которой компании не удалось сформировать достаточный объем инвестиций. Проблемой послужило прекращение перекрестного субсидирования между грузовыми и пассажирскими перевозками, а также общая нехватка субсидирования перевозок. Наступившие в 2014-2015 годах трудности в экономике России лишь осложнили поиск инвестиционных ресурсов для «ФПК».

Вследствие общих неблагоприятных обстоятельств ещё одна крупная компания столкнулась с кризисной ситуацией на производстве – ОАО «Тверской вагоностроительный завод» (ОАО «ТВЗ») – испытывает острый недостаток заказов пассажирских вагонов. В качестве примера, можно указать, что на начало января 2015 года заказано всего 25 двухэтажных вагонов притом, что мощности предприятия позволяют выпускать более тысячи таких вагонов ежегодно. В сложившихся условиях возможно сокращение до 30% сотрудников завода. Всего же за последние 3 года численность персонала отрасли снизилась на 3 099 человек, или на 32,2%.

Снижение производства на «ТВЗ» было зафиксировано ещё за период 2013-2014 годов. Если в 2013 году было произведено 517 пассажирских вагонов, то в 2014 году – 365 вагонов, что на 29,4% меньше. При этом за первый квартал 2015 года выпущено всего 14 вагонов. Это более чем в 4,5 раза меньше по сравнению с аналогичным периодом 2014 года [10] (Рисунок 1.5).

Таким образом, снижение стоимости отгруженной продукции пассажирского вагоностроения в 2013-2014 годах составило 20,8%, а именно 6,3 млрд. руб.

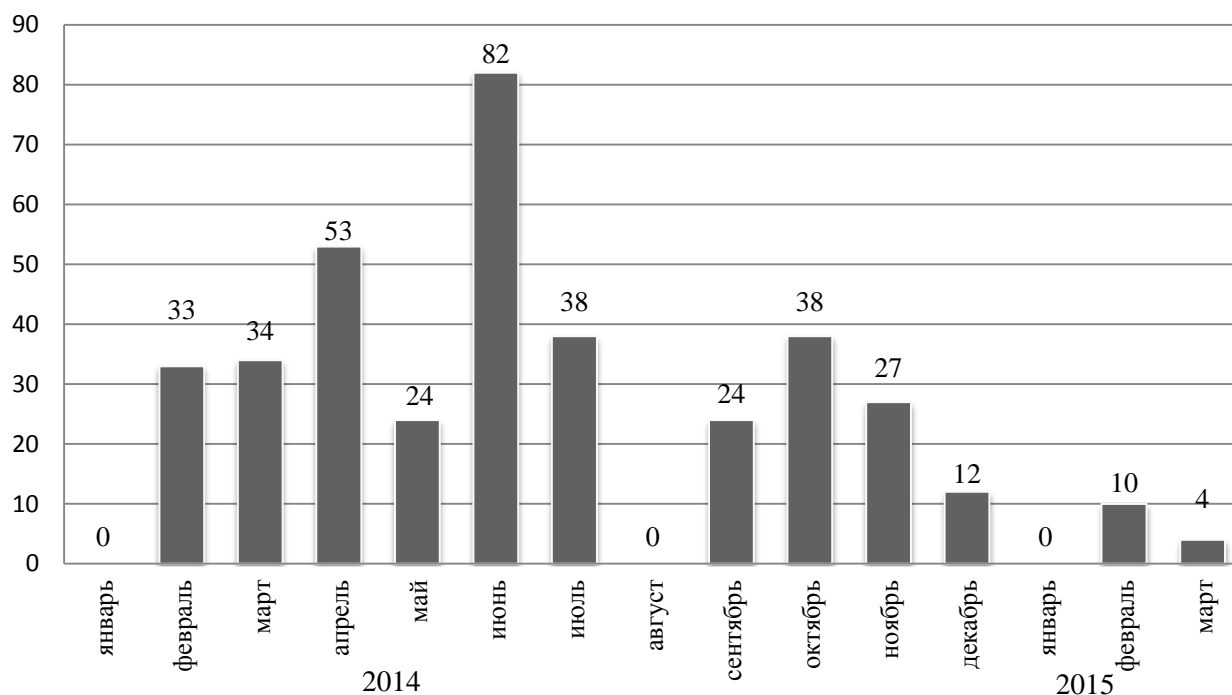


Рисунок 1.5 - Динамика производства пассажирских вагонов на ОАО «ТВЗ», 2014-2015гг., ед.

Производство грузовых вагонов в период с 2008 по 2012 гг. российскими предприятиями составило более 250 тыс. единиц. В 2012 году наибольший объем производства достиг абсолютного рекорда, как за российский, так и за советский период - около 72 тысяч вагонов [11].

Крупным производителем грузовых вагонов не только в России, но и в странах СНГ является НПК «Уралвагонзавод». В 2012 году завод выпустил 27,9 тыс. вагонов, что выше прошлогоднего уровня на 9,4%. В том же 2012 году доля выпущенных предприятием вагонов составила примерно 39% от общего количества грузовых вагонов, произведённых в России.

Второе место по России занимает ОАО «Алтайвагон», его объем производства в 2012 году составил 8 тыс. единиц подвижного состава. Рост по отношению к 2011 году - 5,3%.

Серьезную конкуренцию в годы общего подъема отрасли для ОАО «Уралвагонзавод» составил ЗАО «Тихвинский вагоностроительный завод» («ТВСЗ»). Данный завод одно из самых современных и высокотехнологичных инновационных предприятий, отвечающих современным мировым стандартам

в области транспортного машиностроения. Мощность завода составляет 13 тыс. вагонов и 90 тыс. тонн крупного и среднего вагонного литья в год [12].

По данным на октябрь 2015 года общий парк грузовых вагонов Российской Федерации составляет 1 161 тыс. вагонов. Основой парка являются полувагоны - 44,3% общего парка. Средний возраст составляет 10,6 лет. За десять месяцев с начала года парк грузовых вагонов сократился на 73,1 тыс. единиц, было утилизировано 47 тыс. полувагонов, 45 тыс. из которых имели предельный срок службы – свыше 22 лет [13].

Оценки профицита вагонов специалистами отрасли сильно отличаются, так операторы подвижного состава оценивают профицит на уровне 70 тыс. вагонов, а ОАО «РЖД» - 230-250 тыс. вагонов[14].

К 2015 году прекратили или свели к минимуму производство вагонов 5 из 18 действовавших к началу 2014 года предприятий, такие как «Армавирский завод тяжелого машиностроения», «Промтрактор-Вагон», «Людиновский машиностроительный завод», «Орский вагоностроительный завод», «Кузбасская вагоностроительная компания». Ранее в 2014 году уже остановил производство и был признан банкротом «Новокузнецкий вагоностроительный завод», встали «Абаканвагонмаш» и ПО «Вагонмаш». В отрасли работы лишилось порядка 6 тыс. человек [11].

В период 2014-2016 гг. особенно возросла роль производства инновационных вагонов. Новое поколение грузовых вагонов отличается повышенной грузоподъемностью, удобной конструкцией, которая упрощает процесс выгрузки вагона. По данным на 2015 год инновационные вагоны заняли 2% рынка от общего количества парка вагонов ОАО «РЖД». Всего эксплуатируется около 25 тыс. ед. [15]. Свою нишу в данной отрасли уже заняли такие предприятия как НПК «Уралвагонзавод», «Алтайвагон», по лицензии объединённой вагонной компании данный вид вагонов выпускают ОАО «Рославльский ВРЗ», ОАО «Новокузнецкий вагоностроительный завод» и СЗАО «Могилевский вагоностроительный завод». В условиях активного вмешательства государства в дела отрасли, реструктуризации машиностроения,

прогнозируется, что на рынке будут конкурентоспособны лишь те компании, которые своевременно освоили производство новой техники.

Стоит отметить, что одним из важнейших факторов, сдерживающих выпуск инновационных вагонов, является высокая стоимость текущего ремонта. Опыт ведущего в отрасли предприятия «Уралвагонзавод» показал, что стоимость ремонта новых моделей на 33% выше стоимости ремонта традиционных. Рост стоимости капитального ремонта оценивается в 150% [16].

Таким образом, стимулирование приобретения инновационных вагонов - важнейшее направление, от которого зависят перспективы развития вагоностроительной и вагоноремонтной отраслей России.

Рассмотрим экспорт и импорт продукции российского машиностроения. В течение долгих лет сохраняется ситуация, когда импорт машиностроительной продукции во много раз превышает экспорт. Например, в 2014 году экспорт составил 29 млрд. долларов США, что в свою очередь в пять раз меньше импорта аналогичной продукции. Тем не менее, по сравнению с 2013 годом экспорт продуктов машиностроения сократился на 7,5%, что касается импорта, то его доля сократилась на 13% [17].

По состоянию на 2015 год доля импорта в станкостроении оценивается приблизительно в 90 %, в тяжелом машиностроении — порядка 70 %, в нефтегазовом оборудовании — 60 %, в энергетическом оборудовании — около 50 %, в сельхозмашиностроении в зависимости от категории продукции — от 50 до 90 % и т.д. [18].

Структура экспорта машиностроительной продукции представлена на рисунке 1.6

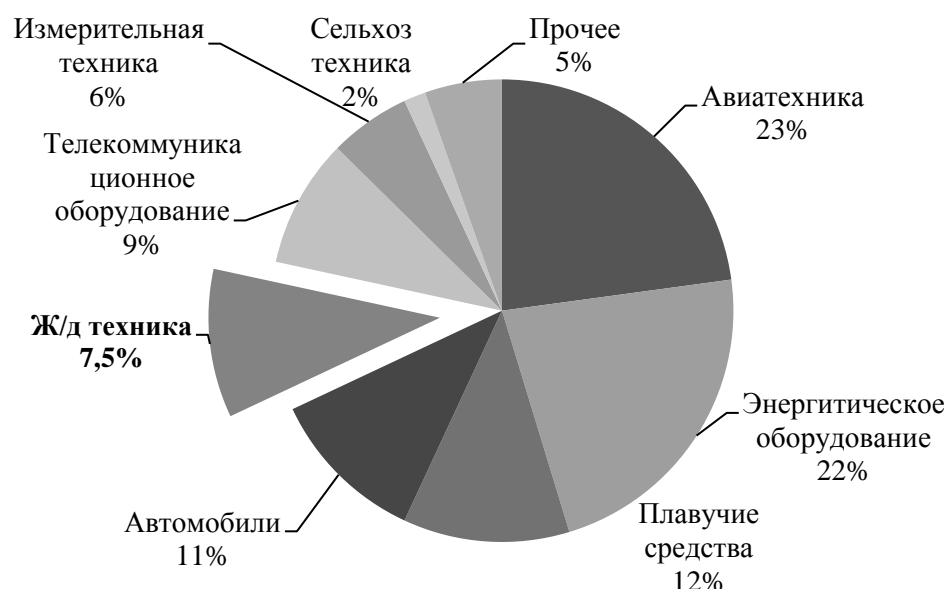


Рисунок 1.6 - Структура экспорта машиностроительной продукции РФ, 2014 г., %

В 2015 году также наблюдалось снижение российского экспорта машиностроительной продукции. Так как помимо, антироссийских санкций, которые ограничивают поставки машин и оборудования в РФ, правительство России приняло несколько указов, запрещающих ввоз некоторых видов машиностроительной продукции на территорию страны. Например, 2 февраля 2015 года главой правительства был подписан указ «О запрете импорта товаров машиностроения для государственных и муниципальных нужд». Запрет коснулся коммунальной, строительной, транспортной техники и оборудования для разработки месторождений полезных ископаемых.

В 2016 году ожидается заключение новых международных договоров на поставки отечественной продукции, в первую очередь на локомотивы и пассажирский подвижной состав, начиная со второй половины 2016 года. В части международных контрактов российского машиностроения можно отметить планы ОАО «ТВЗ» по поставке 700 пассажирских вагонов в Египет. В первом полугодии 2016 года должны начаться поставки 5 000 грузовых вагонов производства НПК «Уралвагонзавод» в Иран. Объем контракта оцениваются в размере 250 млн. евро. В ближайшие 3 года ОАО «Метровагонмаш» планирует поставить 222 вагона для будапештского метрополитена, сумма контракта составит 220 млн. евро, а первые поставки начнутся весной 2016 года [17].

Реализуемая с весны 2014 года на территории России программа импортозамещения коснулась также и железнодорожного машиностроения. Для данной отрасли выбранная политика определяется наличием двух составляющих, которые формируют основные задачи:

–импортозамещение в производстве подвижного состава, аналогично по своему качеству и цене импортной продукции;

–импортозамещение в смежных отраслях для обеспечения железнодорожного машиностроения необходимыми ресурсами (комплектующими, материалами, современными технологиями).

Внутренний рынок железнодорожного подвижного состава в России характеризуется доминированием отечественных производителей при значительной доле импорта (Рисунок 1.7) [18].

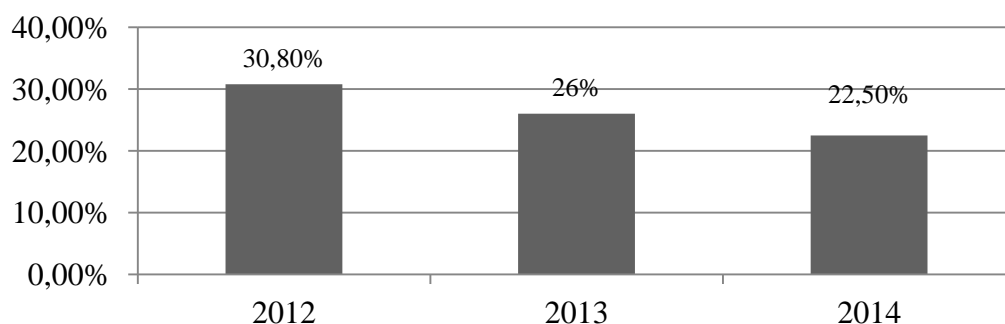


Рисунок 1.7 - Удельный вес импорта железнодорожной техники на российском рынке, 2012-2014гг., %

До последнего времени основным импортером продукции железнодорожного машиностроения (грузовые вагоны, локомотивы) являлась Украина, но за период 2013-2016 гг. поставки из этой страны резко сократились.

Значительное сокращение импорта сопровождалось снижением поставок отечественных грузовых вагонов. Эти изменения связаны, прежде всего, с замедлением темпов роста Российской экономики.

Исходя из специфики и особенностей российской железнодорожной системы, эффективное импортозамещение должно быть, ориентировано не

столько на копирование зарубежных аналогов, сколько на развитие собственных технологий, что в конечном итоге обеспечит технологическую модернизацию экономики на базе собственных технологических разработок [3].

Подводя итог, можно сказать, что в последние годы у отрасли железнодорожного машиностроения накопилось множество проблем, решение которых требует скорейшего перехода его на инновационную модель развития, включая, прежде всего, замену физически изношенного и технически устаревшего подвижного состава, а также создание новой прогрессивной техники для организации высокоскоростного движения.

1.2 Особенности и перспективы развития Сибирского Федерального округа

Сибирский федеральный округ (далее СФО) – субъект Российской Федерации, обладающий значительным экономическим, трудовым, уникальным природно-ресурсным потенциалом.

В его состав входят 12 субъектов Российской Федерации:

- республики Алтай, Бурятия, Тыва, Хакасия;
- Алтайский край, Забайкальский край, Красноярский край;
- Иркутская, Кемеровская, Новосибирская, Омская, Томская области;

Общая территория округа составляет 5114,8 тыс. кв. километров (30 % территории России). Протяжённость территории с севера на юг — 3566, а с запада на восток — 3420 километров[19]. По данным Федеральной службы государственной статистики на 2014 год в СФО проживает 19312,2 тыс. человек (около 14 % всего населения страны).

Основные социально - экономические показатели представлены в таблице 1.3 [20].

Таблица 1.3 - Основные социально - экономические показатели СФО, 2005-2014 гг.

| Показатель | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------|
| Среднегодовая численность занятых в экономике, тыс. чел. | 8879,1 | 8996,3 | 9009,7 | 9085,6 | 9061 | 9010,1 |
| Среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников организаций, руб. | 8110 | 18658 | 20890 | 23789 | 26398 | 23947 |
| Валовой региональный продукт: - всего, млн. руб. - на душу населения, руб. | 1961300 99628 | 4131396 214402 | 4802934 249420 | 5186809 269171 | 5535449 287027 | - |
| Число предприятий и организаций (по данным государственной регистрации) | 519565 | 545920 | 540987 | 525884 | 533580 | 538634 |
| Инвестиции в основной капитал (в фактически действовавших ценах), млн. руб. | 346105 | 980472 | 1219287 | 1459474 | 1438987 | 1440980 |
| Индекс физического объема инвестиций в основной капитал (в сопоставимых ценах), в процентах к предыдущему году | 118,6 | 113,5 | 116,2 | 111,8 | 94,1 | 96,3 |

Исходя из представленных данных, можно сделать следующие выводы:

- по всем показателям до 2012 года сохранялась тенденция роста;
- в 2013 году незначительно снизилась среднегодовая численность населения, занятого в экономике - на 0,27%, а к 2014 снижение составило 0,65%;
- произошло уменьшение номинальной среднемесячной заработной платы в 2014 году на 2 451 руб.;
- к концу 2013 года уровень регионального валового продукта сохраняет восходящий тренд;

– что касается инвестиций в основной капитал, то в 2013 году впервые за посткризисный период произошло падение индекса данного показателя на 5,9%, эта тенденция сохранилась и в 2014 году, снижение составило 3,7 %.

В целом, сложившаяся ситуация говорит об ухудшении состояния экономики в округе, снижении экономической активности населения.

Ведущей отраслью экономики СФО является промышленность, на которую в 2014 году пришлось 36,8% валового регионального продукта. В том же году индекс промышленного производства составил 102,7%, в Красноярском крае - 102,3% [20]. В округе сосредоточено 85% общероссийских запасов свинца и платины, 80% угля и молибдена, 71% никеля, 69% меди, 44% серебра, 40% золота. Общая площадь лесного фонда составляет 346321,7 тыс. гектаров[21].

По масштабам добычи Кузнецкий бассейн — ведущий в стране. Из него уголь поставляется в европейскую часть России, идёт на экспорт. Для производства электроэнергии используются угли Канско-Ачинского бассейна. Важнейшие угольные резервы — Назаровский, Ирша-Бородинский, Берёзовский. По данным Федеральной службы государственной статистики, на 2014 год в СФО добывается 301 707 тысяч тонн угля, что составляет 84,6% всего угля в России [21].

Крупнейшие гидроэлектростанции Ангара-Енисейского каскада Сибири — Братская (4500 МВт), Усть-Илимская (4300 МВт), Красноярская (6 000 МВт), Саяно-Шушинская (6400 МВт). В 2014 году запущена Богучанская ГЭС (2997 МВт).

Важнейшими отраслями сельского хозяйства в СФО являются животноводство, производство зерна, овощеводство.

В таблице 1.4 представлены удельные веса федеральных округов России в общероссийских отраслевых показателях [22].

Таблица 1.4 - Удельный вес субъекта в общероссийских основных социально-экономических показателях, 2014 г.,%

| Субъект | Численность населения на 1 января 2015 г. | Средне-годовая численность занятых в экономике | Валовой региональный продукт, 2013 г. | Основные фонды в экономике | Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по видам экономической деятельности | | | Продукция сельского хозяйства |
|----------------------|---|--|---------------------------------------|----------------------------|--|-----------------------------|--|-------------------------------|
| | | | | | добыча полезных ископаемых | обрабатывающие производства | производство и распределение электроэнергии, газа и воды | |
| Российская Федерация | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| Центральный ФО | 26,6 | 28 | 35 | 32,1 | 14,56 | 33,94 | 26,96 | 25,4 |
| Северо-Западный ФО | 9,5 | 10 | 10,3 | 10,9 | 6,03 | 14,16 | 12,02 | 4,9 |
| Южный ФО | 9,6 | 9,1 | 6,5 | 6,4 | 1,88 | 6,1 | 6,6 | 15,1 |
| Северо-Кавказский ФО | 6,6 | 5,1 | 2,5 | 2,4 | 0,32 | 0,99 | 2,57 | 7,9 |
| Приволжский ФО | 20,3 | 20,8 | 16 | 14,1 | 14,32 | 20,98 | 18,43 | 23,4 |
| Уральский ФО | 8,4 | 8,9 | 14,1 | 18,1 | 36,66 | 11,64 | 12,67 | 6,2 |
| Сибирский ФО | 13,2 | 13,3 | 10,2 | 9 | 12,75 | 10,39 | 12,19 | 12,6 |
| Дальневосточный ФО | 4,2 | 4,8 | 5,4 | 6,3 | 13,55 | 1,71 | 5,6 | 3,4 |
| Крымский ФО | 1,6 | - | - | 0,5 | 0,03 | 0,09 | 0,3 | 1,1 |

Сибирский федеральный округ занимает третье место в России по численности населения, а также по численности населения занятого в экономике. По уровню валового регионального продукта СФО занимает пятое место, отставая от лидера, - Центрального ФО - на 24,8%. Что касается основных фондов в экономике, то здесь СФО также уступает таким лидерам Российской экономики как Центральный ФО, Уральский ФО, Приволжский ФО, Северо-Западный ФО. Пятое место у округа и по уровню объема отгруженных товаров собственного производства, выполняемых работ и услуг своими силами, по видам экономической деятельности. Отставание от лидера – Уральского ФО – в таком виде деятельности как добыча полезных ископаемых составила 23,91%. По уровню производства продукции сельского хозяйства и СФО третье место.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что относительно других округов по основным социально-экономическим показателям Сибирский ФО находится на среднем уровне, превосходя в свое развитии такие округа как Южный, Северо-Кавказский, Дальневосточный, Крымский.

Красноярский край имеет наибольшие удельные веса в СФО относительно других субъектов округа, уступая лишь Кемеровской области по уровню добычи полезных ископаемых, а также Омской области по выпуску продукции сельского хозяйства[22].

Международная и внешнеэкономическая деятельность регионов Сибирского федерального округа является важной частью внешней политики страны, влияет на её формирование, наполняет конкретным содержанием.

Перспективы развития внешнеэкономической деятельности округа связаны с расширением торговли с Китаем, Казахстаном, Киргизией, Монголией [23].

Рассмотрим товарную структуру экспорта, представленную на рисунке 1.8 [24].



Рисунок 1.8 – Товарная структура экспорта СФО, 2014г., %

Как показывает диаграмма, наибольшие доли в экспорте занимает продукция топливно-энергетического комплекса, металлы и изделия из них.

Сибирский федеральный округ является связующим звеном между дальневосточными экономическими районами и европейской частью страны, что придает особое значение региону. Через СФО проходят основные транзитные потоки России, как грузовые, так и пассажирские. Доля Сибирского федерального округа в общей протяжённости железных дорог России составляет 17,5 % (2-е место), автомобильных дорог (общего и ведомственного пользования) России - 16,8 % (3-е место), судоходных внутренних водных путей России - 29,7 % (1-е место). Динамика показателей грузовых и пассажирских перевозок СФО представлена в таблице 1.5[25].

Таблица 1.5 - Отправление грузов и пассажиров ж/д транспортом общего пользования СФО, 2010-2014гг.

| Показатель | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|
| Отправление грузов, млн. тонн | 418,7 | 428,6 | 436,2 | 435,8 | 438 |
| Отправление пассажиров, тыс. чел. | 86325 | 80966 | 77413 | 74688 | 70394 |
| Плотность железнодорожных путей на конец года, км путей на 10000 км ² территории | 28 | 24 | 24 | 28 | 28 |

Согласно данным ФСГС, представленным в таблице, отправление грузов в СФО ежегодно растет, в то время как снижается количество пассажирских перевозок. Такая динамика может быть связана, с одной стороны, с ростом тарифов ОАО «РЖД», с другой - с увеличением спроса на авиаперелеты.

Отправленные на территории Сибирского федерального округа грузы составляют 31,8% от всех грузоперевозок страны. А плотность железнодорожных путей в 9,3 раза меньше, чем в Центральном ФО.

Одной из важнейших отраслей СФО является машиностроение. Основными видами машиностроительных производств в Сибири являются: электротехническая, станко-инструментальная, авиационная промышленность, горношахтное и горнорудное, энергетическое машиностроение, машиностроение для аграрно-промышленного комплекса, химической и нефтяной промышленности, приборостроение. Крупным центром железнодорожного машиностроения является Новоалтайск, где выпускаются различные железнодорожные вагоны. Центрами транспортного машиностроения являются Абакан, Красноярск, Чита.

Отраслевая структура машиностроительных производств региона, как правило, сильно зависит от природно-ресурсного потенциала и соответствующих добывающих отраслей. Что касается Красноярского края, то здесь в основном развито электротехническое машиностроение. Заводы края выпускают технологическое оборудование для легкой промышленности, бытовых приборов и машин, а так же их комплектующие. Немаловажную роль занимает сельскохозяйственное и лесопромышленное машиностроение [26].

Машиностроительный комплекс Красноярского края характеризуется также крайне высоким уровнем территориальной концентрации. Около 80% крупнейших предприятий края сосредоточено в Красноярске, а также в Железногорске, Сосновоборске, Минусинске, Дивногорске, Боготоле, Канске, Назарово. С учетом данного фактора развитость инфраструктуры основных машиностроительных предприятий края является удовлетворительной ввиду их компактного размещения [26].

Промышленная зона Сибирского округа относится к зоне пространственных приоритетов в развитии машиностроения. Основными направлениями развития сибирского машиностроения являются строительство и реконструкция на качественно новой технологической основе машиностроительных и приборостроительных предприятий, ориентированных на выпуск инновационной продукции, современных агрегатов, приборов, машин, оборудования и конструкций для добывающей, перерабатывающей и энергетической промышленности Сибири, Дальнего Востока и экспорта за рубеж.

В качестве приоритета определена переспециализация сибирского машиностроения в традиционных производствах за счет формирования горношахтного, рудного и металлургического машиностроения, электротехнический на базе предприятий Новосибирской, Кемеровской и Томской областей.

Современное состояние экономики и социальной сферы Сибири в настоящее время не соответствует потенциальным возможностям данного региона. Сибирь занимает 40 % территории России, включает 16,3 % населения и располагает огромным по объему и уникальным по составу и качеству сырья природно-ресурсным потенциалом. Ей принадлежит одно из ведущих мест в экономике и системе энергетической безопасности России. Сибирь располагает значительными запасами энергетических ресурсов и мощным топливно-энергетическим комплексом, который является базой развития экономики, инструментом проведения внутренней и внешней политики страны.

2 Анализ финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

2.1 Общая характеристика ОАО «КрасЭВРЗ»

Открытое акционерное общество «Красноярский электровагоноремонтный завод» является юридическим лицом и действует с 24 июня 1898 года и числились номенклатурой Томской железной дороги. На начало 20 века здесь работало 1200 человек. В восьми цехах ремонтировались паровозы, деревянные пассажирские и товарные вагоны, кроме этого мастерскими поставлялось чугунное литье для нужд Енисейской губернии. Железнодорожные мастерские были самым крупным предприятием не только города Красноярска, но и всей Енисейской губернии. Вплоть до Великой отечественной войны Красноярский ПВРЗ оставался самым крупным предприятием города. В это время здесь трудилось около 3000 человек.

Во время войны на заводе производилась военная продукция: минометы и крупнокалиберные снаряды для пушек, было изготовлено пять бронепоездов, которые ушли на фронт в составе 29 Красноярского бронедивизиона. Одной из задач предприятия было формирование и отправка на фронт санитарных, прачечных и технических поездов специального назначения. Из мирной продукции во время войны ремонтировали только паровозы.

За особые заслуги перед Родиной и ударную работу в годы Великой отечественной войны в 1945 году Красноярский ПВРЗ был награжден Орденом Трудового Красного Знамени.

С 29 апреля 1971 паровозный завод переименовали в электровагоноремонтный. Завод стал заниматься ремонтом электропоездов переменного тока, цельнометаллических пассажирских вагонов, тяговых двигателей и колесных пар.

Завод обеспечивал сеть железных дорог полностью восстановленными и готовыми к полноценной эксплуатации электросекциями пригородного сообщения и пассажирскими вагонами. Красноярский ЭВРЗ стал лидером в отрасли по ремонту электропоездов переменного тока. Осуществлялся на

заводе и капитальный ремонт подвижного состава с продлением срока службы до 15 лет.

В связи с реформированием МПС РФ с 1 октября 2003 года Красноярский ЭВРЗ вошел в состав ОАО «Российские железные дороги» в качестве филиала.

Завод продолжал выпускать из ремонта электропоезда, пассажирские вагоны открытого типа, тяговые двигатели, колесные пары. Ставка делалась на капитальный ремонт подвижного состава. Был освоен новый вид продукции - концептуальные поезда.

1 июля 2007 года на базе имущества Красноярского ЭВРЗ - филиала ОАО «РЖД» было создано дочернее открытое акционерное общество «Красноярский электровагоноремонтный завод», которое ремонтирует электропоезда постоянного и переменного тока 19 модификаций для всех дорог РФ, пассажирские и почтовые вагоны, колесные пары, тяговые двигатели.

В июле 2007 года на заводе для Красноярской железной дороги на базе моторовагонной секции электропоезда был изготовлен специальный самоходный подвижной состав «Боготолец», который предназначен для перевозки путевых бригад к месту работы. До конца 2008 г. таких подвижных составов было изготовлено 9 единиц.

Одним из важных направлений деятельности ОАО «КрасЭВРЗ» является теплоснабжение прилегающего жилого района. Из общего объема произведенной тепловой энергии 53% израсходовано на теплоснабжение жилых домов, учебных заведений, детских садов.

Очистные сооружения промышленных и ливневых стоков позволяют создать замкнутый цикл использования технической воды, что частично позволило прекратить сброс промышленных стоков в городскую канализацию.

Давние партнерские отношения связывают медицинские учреждения города и края с кислородной станцией Энергосилового цеха завода. Поставка кислорода высокой степени очистки для медицинских нужд достигает более 420000 м³ в год.

Деловыми партнёрами завода являются: Железные дороги России, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Монголии; ФГУП «ГХК» г. Железногорск; ОАО «Красноярский машиностроительный завод»; ФГУП «Почта России»; ЗФ ОАО ГМК «Норильский никель»; Транспортные и строительные компании России и Красноярского края.

В состав основных конкурентов ОАО «КрасЭВРЗ» входят предприятия, входящие в структуру ОАО «РЖД» и прочие организации (как российские, так и зарубежные), выполняющие подобные виды ремонтов на рассматриваемом рынке. К основным конкурентам в области ремонта пассажирских вагонов относятся: Владикавказский ВРЗ, заводы - филиалы ОАО «Вагонреммаш» (Новороссийский ВРЗ, Тамбовский ВРЗ, Воронежский ВРЗ); кроме того, Улан-Удэнский ЛВРЗ, Октябрьский ЭВРЗ, Днепропетровский ВРЗ, Минский ВРЗ, Гомельский ВРЗ.

С января 2013 г. ОАО «КрасЭВРЗ» вошел в состав группы компаний «Афина Паллада»[27].

На заводе имеется профсоюз, задачей которого является создание трудовых отношений между работниками, повышение социальной защищенности, улучшение психологического климата в коллективе. Организационная структура Первичной профсоюзной организации состоит из 12 цеховых профсоюзных организаций. В каждой цеховой профсоюзной организации избран свой цеховой комитет и не освобожденный председатель. В обязанности председателей входит правовая защита работников, охрана труда, контроль над выполнением обязательств коллективного договора, спортивные и культурно-массовые мероприятия.

Главным документом взаимодействия сотрудников является коллективный договор, который принят на три года, и в котором четко прописаны обязательства обеих сторон. Все социальные гарантии, заложенные в коллективный договор, выполняются полностью [28].

Организационная структура предприятия представлена в Приложении А. Высшим органом управления является общее собрание акционеров. Общее

собрание участников может быть очередным или внеочередным. Исполнительным органом является управляющий директор подотчетный в своей деятельности общему собранию участников общества.

ОАО «КрасЭВРЗ» может быть добровольно реорганизовано по решению общего собрания акционеров. Реорганизация может быть осуществлена в форме слияния, присоединения, разделения, выделения и преобразования.

Все вопросы, не урегулированные Уставом предприятия, решаются в соответствии с федеральными законами и иными правовыми актами Российской Федерации.

ОАО «КрасЭВРЗ» осуществляет следующие виды деятельности [27]:

- оказание услуг по проведению планового и текущего ремонта, технического обслуживания электросекций, пассажирских вагонов и проведение ремонта тяговых двигателей и колесных пар;

- модернизация и ремонт электросекций, производство запасных частей, оборудования, узлов и агрегатов, оказание других связанных с этим услуг;

- согласование технической и нормативно-технической документации на ремонт подвижного состава и другой продукции;

- внедрение новых технологий и технологических процессов, прогрессивных видов капитального ремонта подвижного состава, производство запасных частей и другой продукции;

- торгово-закупочная деятельность, связанная с основной деятельностью и вспомогательным производством общества;

- выработка и передача тепловой энергии для обеспечения жилого массива, завода и иных юридических лиц;

- внешнеэкономическая деятельность в установленном действующим законодательстве порядке;

- сбор лома черных и цветных металлов, его переработка и реализация;

- проведение, в соответствии с федеральными законами и иными нормативными актами, работы по мобилизационной подготовке и гражданской обороне;

–осуществление контроля над качеством ремонта и модернизации подвижного состава, изготовления машиностроительной продукции, запасных частей для нужд железнодорожного транспорта.

Таблица 2.1 - Динамика основных производственных и финансовых показателей деятельности ОАО «КрасЭВРЗ», 2013-2015 гг. [29]

| Наименование | 2013 | 2014 | 2015 |
|---|----------|----------|----------|
| Выручка от реализации, млн. руб. | 3231,784 | 2978,613 | 2603,002 |
| в т. ч. для ОАО «РЖД», млн. руб. | 2577,28 | 2147,26 | 1984,786 |
| Доля сторонних потребителей, % | 20,25 | 27,9 | 30,4 |
| Себестоимость товарной продукции, млн. руб. | 2806,435 | 2657,154 | 1933,446 |
| Прибыль от реализации, млн. руб. | 425,349 | 321,459 | 219,793 |
| Чистая прибыль, млн. руб. | 276,309 | 230,670 | 139,175 |
| Рентабельность продаж, % | 13,1 | 10,1 | 8,5 |
| в т.ч. для ОАО «РЖД» | 12 | 8 | 7 |
| Чистые активы, млн. руб. | 1811,031 | 1857,842 | 1827,350 |
| Рентабельность собственного капитала, % | 15,3 | 12,4 | 12 |
| Среднесписочная численность, чел. | 2458 | 2198 | 2016 |
| Среднемесячная зарплата, тыс. руб. | 33,807 | 33,233 | 34,015 |
| Производительность труда, тыс. руб./чел. | 1314,802 | 1355,147 | 1291,171 |

Исходя из данных представленных в таблице, можно сделать выводы об общем состоянии предприятия. На конец отчётного периода наблюдается тенденция снижения всех ключевых показателей предприятия. Выручка от реализованной продукции снизилась на 12,6% . При этом произошли изменения в структуре потребителей, а именно снижение заказов для ОАО «РЖД» и увеличения объема заказов для сторонних потребителей (на 7,65%). Также за период снизилась как чистая прибыль, так и прибыль от реализации. В результате пропорционального снижения чистой прибыли и чистых активов рентабельность продаж практически не изменилась. Произошло сокращение среднесписочной численности на 8%, производительность труда уменьшилась на 4,7%.

Динамика основных производственных показателей говорит об ухудшении ситуации на рынке ремонта подвижного состава. Потребность

железных дорог в ремонте основных фондов остается существенной. Но, снижение пригородных перевозок по стране привело к снижению заказа на ремонт подвижного состава и линейного оборудования для электропоездов. Заключенные пятилетние контракты с основными заказчиками ОАО «РЖД» и ОАО «ФПК» корректируются в сторону снижения[27].

Дальнейшая работа менеджмента ОАО «КрасЭВРЗ» нацелена на достижение стратегических целей предприятия – наиболее полное удовлетворение потребности железных дорог в услугах по капитальному ремонту и модернизации пассажирского и пригородного подвижного состава соответствующего качества. Ведется также работа по расширению линейки оказываемых услуг. Освоен ремонт электромашин тягового подвижного состава, капитально-восстановительный ремонт трамваев. Всё это делается для обеспечения потребности государства и общества в транспортных услугах, повышения конкурентоспособности предприятия на рынке ремонтных услуг России и ближнего зарубежья, обеспечение рентабельной работы, оптимальной для эффективной деятельности и развития завода. Для достижения этих целей продолжается работа по внедрению новых технологий, ведется техперевооружение предприятия.

В отчётном 2015 году прироста производственной мощности за счёт технического перевооружения производства, а так же за счёт оформленного актами нового строительства не произошло. Выбытие производственных мощностей из-за ветхости зданий и сооружений не зарегистрировано. Прослеживалось падение по использованию мощности в связи со снижением объёмов ремонта электросекций, но наращивались объёмы ремонта вагонов. Производство линейной продукции для электроподвижного состава падало, но увеличились объёмы ремонта тяговых электродвигателей электровазов и тепловозов, и мощности электромашинного цеха использовались на 100%.

Основными заказчиками в 2015 году выступили предприятия Сибирского и Уральского округов. На рисунке 2.1 приведена структура продукции, выпущенной ОАО «КрасЭВРЗ» в 2015 году [27].

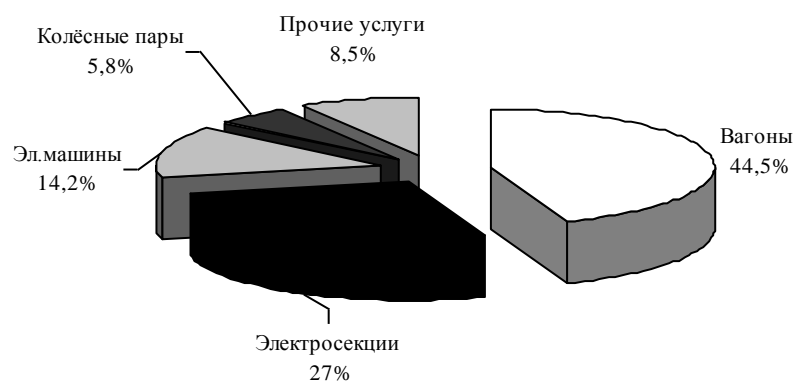


Рисунок 2.1 - Структура выпускаемой продукции ОАО «КрасЭВРЗ», 2015г.,%

Наибольшим спросом пользуются вагоны, затем электросекции, далее электрические машины и колесные пары.

Так как пригородные пассажирские перевозки сокращаются, то доли ремонта пассажирских вагонов и электросекций стремительно уравниваются. По причине падения пригородных перевозок увеличена доля ремонта электрических машин, рост по которым произошел за счет привлечения заказа по ремонту тяговых двигателей локомотивов. Объемы ремонта линейного оборудования пригородного сектора упали. Результаты выполнения производственной программы представлены в таблице 2.2

Таблица 2.2 – Результаты выполнения производственной программы ОАО «КрасЭВРЗ», 2015г.

| Наименование | Бюджет, млн. руб. | Факт, млн. руб. | Отклонение | |
|---|----------------------|--------------------|----------------------|-------|
| | | | абсолютное, (+/-) | % |
| Выручка от продажи товаров, продукции, работ, услуг | 2769,594 | 2603,002 | -166,592 | 94 |
| -ОАО «РЖД» | 2215,675 | 1978,282 | -237,394 | 89,3 |
| Себестоимость проданных товаров, работ, услуг | 2020,451 | 1933,446 | -87,005 | 95,7 |
| -ОАО «РЖД» | 1616,361 | 1313,857 | -302,504 | 81,3 |
| Прибыль от продаж | 226,826 | 219,793 | -7,033 | 96,9 |
| - ОАО «РЖД» | 192,802 | 53,898 | -138,904 | 28 |
| Прочие доходы | 13,533 | 15,555 | 2,022 | 114,9 |
| Прочие расходы | 33,321 | 42,719 | 9,398 | 128,2 |
| Чистая прибыль | 152,655 | 139,157 | -13,498 | 91,2 |

По результатам, полученным в таблице, можно сделать следующие выводы:

–за отчетный год объем продаж составил 2603,002 млн. руб., что меньше бюджетной суммы на 166, 6 млн. рублей. Процент выполнения составил 94%;

–по продукции для ОАО «РЖД», доля которой в общем объеме производства 45,9%, выполнение составило 89,3% или -237,4 млн. руб. Основной причиной невыполнения объемов производства является расторжение в одностороннем порядке ЦТР ОАО «РЖД» контрактного договора №1154 от 5 декабря 2012 г. по ремонту оборудования тягового подвижного состава (письмо № 2893/ЦТР от 26.05.2015 г., письмо № ЦТРю-612014 от 27.06.2015г.);

- по продукции для сторонних потребителей (доля в общем объеме товарной продукции 27,9%) выполнение составило 98,5% или 831,351 млн. руб. По сравнению с предыдущим периодом рост объемов 2015 года к 2014 году по ПВД составил 127%. Увеличение произошло в основном за счет ремонта локомотивных тяговых двигателей, переданных ОАО «РЖД» на обслуживание сервисным компаниям ОАО «ТМХ-Сервис» и ОАО «СТМ-Сервис»[27].

Основным потребителем продукции ОАО «КрасЭВРЗ» является ОАО «РЖД» и его дочерние зависимые общества. Структура потребителей представлена на рисунке 2.2

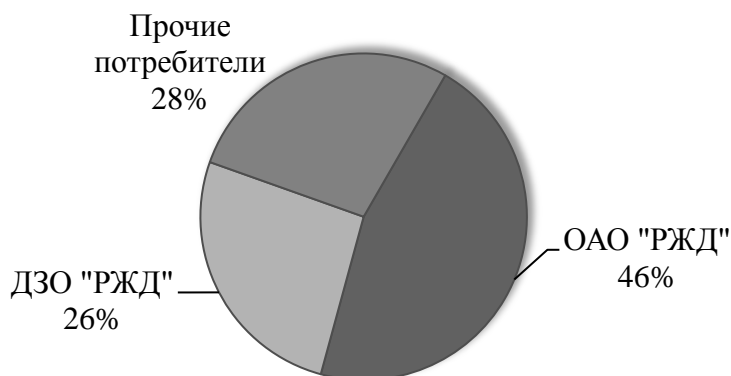


Рисунок 2.2 - Выпуск продукции ОАО «КрасЭВРЗ» по потребителям, 2015 г., %

Большую часть объемов производства – 1978, 282 млн. руб. составила продукция для ОАО «РЖД», в том числе по видам:

- ремонт электросекций – 53,3%;
- ремонт вагонов – 31,1%;
- ремонт линейного оборудования (электрические машины и колесные пары) –15,5%;
- прочие услуги –0,1%.

Для ОАО «ФПК» - дочернего общества ОАО «РЖД» в 2014 году 100% объемов составлял ремонт пассажирских вагонов[27].

Оценивая предприятие за 2015 год, можно назвать организацию финансово устойчивой. Но за период 2014-2015гг. наблюдается снижение основных экономических показателей, уровень кредиторской задолженности не превышает уровень дебиторской задолженности. Так как завод отдает продукцию с рассрочкой, то это приводит к неэффективному использованию оборотных средств. Для страховки от финансовых рисков, предприятие вынуждено назначать более высокую цену за услуги.

Для стабильной и эффективной работы предприятия необходим квалифицированный персонал. Ежегодно проходят подготовку, переподготовку и повышение квалификации более 1000 работников завода, в том числе руководители и специалисты, обучение которых направлено на подготовку руководителей нового поколения, способных комплексно решать задачи управления производством, разрабатывать стратегию развития бизнеса, формировать команды профессионалов и эффективно использовать новейшие технологии. Рабочие кадры также обучаются с учетом внедрения новых технологий, современной техники, требований к качеству выпускаемой продукции. Обучение рабочих организовано непосредственно на заводе, а также в учебных центрах Красноярской железной дороги и профессиональных училищах города. Взаимовыгодное сотрудничество связывает завод с «ИРГУПС», «КРИЖТ ИРГУПС», ПУ-19 и другими образовательными

учреждениями. Для учащихся и студентов организовываются экскурсии и создаются условия для прохождения ими производственной практики.

Списочная численность персонала предприятия на 1 января 2016г. составила 2016 человек. Уровень текучести кадров схематично изображен на рисунке 2.3.

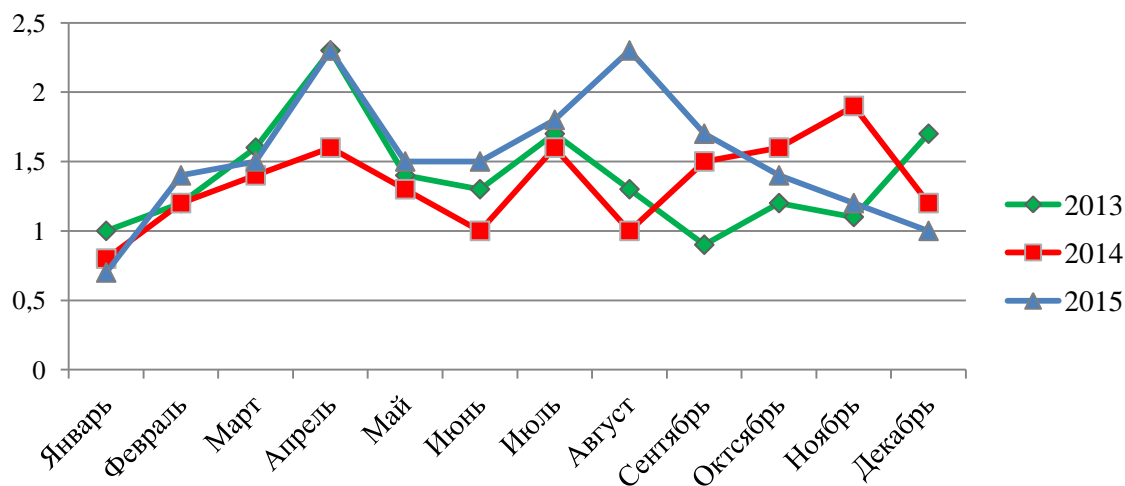


Рисунок 2.3 – Текучесть кадров ОАО «КрасЭВРЗ» в 2013-2015 гг., %

Наибольшая текучесть кадров наблюдалась в 2015 году.

На 1 января 2015 г. 25,2 % от общего числа работающих - 551 человек - имеют высшее профессиональное образование, а 22,2% - 487 человек - среднее профессиональное.

Средний возраст работников завода - 42,3 года: руководителей - 44,7 года; специалистов - 41,5 года; рабочих - 42,3 года (рисунок 2.4) [27].

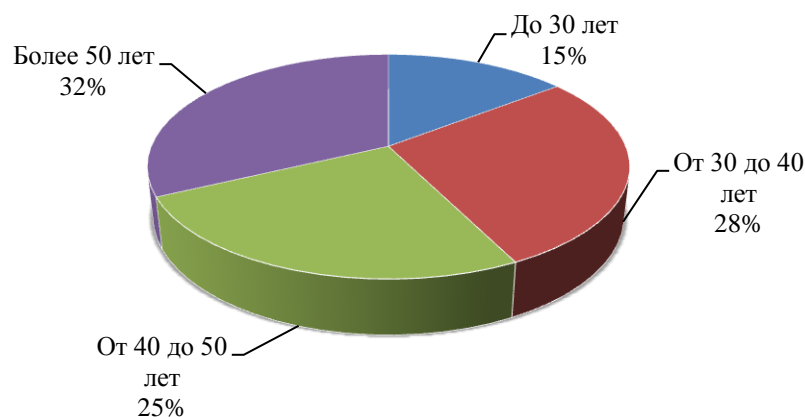


Рисунок 2.4 - Возрастной состав работников ОАО «КрасЭВРЗ», 2014г.,%

Исходя из всего вышеизложенного, следует признать финансово-хозяйственную деятельность исследуемого предприятия за период с 2013 г. по 2015 г. положительной и экономически эффективной. Подробный анализ финансового состояния завода представлен в параграфах 2.2-2.3 данной работы.

2.2 Анализ финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

Финансовая устойчивость является одной из важнейших характеристик финансового состояния организации. Финансовая устойчивость базируется на оптимальном соотношении между видами активов организации (оборотными и внеоборотными с учетом их внутренней структуры) и источниками их финансирования (собственными и привлеченными средствами). Как указывает Л.Т. Гиляровская: «Понятие «финансовая устойчивость» организации многогранно, оно более многогранно в отличие от понятий «платежеспособность» и «кредитоспособность», так как включает в себя оценку различных сторон деятельности организации» [29]. Факторы, определяющие финансовую устойчивость организации, отображены на рисунке 2.5.

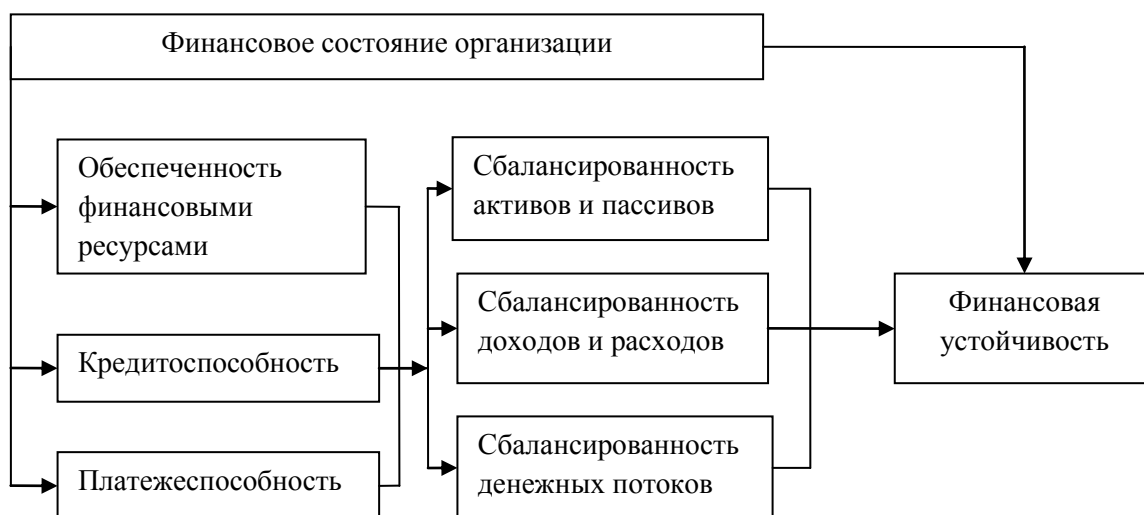


Рисунок 2.5 – Составляющие финансовой устойчивости организации

На устойчивость предприятия оказывают влияние различные факторы: положение предприятия на рынке; производство и выпуск пользующейся

спросом продукции; его потенциал в деловом сотрудничестве; степень зависимости от внешних кредиторов и инвесторов; наличие неплатежеспособных дебиторов; эффективность хозяйственных и финансовых операций и т.д.

Согласно исследованиям анализ финансовой устойчивости основывается на коэффициентном методе. В работе Л. А. Бернштейна указано, что коэффициенты принадлежат к числу самых известных и широко используемых инструментов финансового анализа[30].

Одним из критериев оценки финансовой устойчивости организации является излишек или недостаток источников средств для формирования запасов (материальных оборотных фондов).

В работах М.И. Баканова, А.Д. Шеремета, В. В. Ковалева и других ученых указывается, что обеспеченность запасов источниками формирования является сущностью финансовой устойчивости, тогда как платежеспособность выступает ее внешним проявлением. Поскольку основным источником формирования запасов являются собственные оборотные средства, то следует уделять особое внимание особенностям их расчета, что показано в данной работе [31].

Необходимо отметить, что в современной экономической литературе и сложившейся практике хозяйствования отсутствует однозначный единый методический подход к анализу финансовой устойчивости организации.

В частности не существует единого перечня показателей, которые необходимы для такого анализа, а также общей методики их расчета и трактовки[32].

В целом, можно отметить, что анализ финансовой независимости включает в себя следующие этапы:

- сравнение абсолютных показателей между собой и отнесение организации к одному из четырех типов финансовой устойчивости по установленным критериям.

- расчет аналитических коэффициентов;

–сравнение полученных расчетных значений с установленным критерием (при этом необходимо помнить, что рекомендуемые значения коэффициентов довольно условны и указаны для предприятий, занимающихся производственной деятельностью, поэтому для компаний, осуществляющих другой вид деятельности, они могут существенно отличаться, и это не будет являться указанием на финансовую неустойчивость организации);

–сравнение значений коэффициентов в динамике;

Для детального отражения разных видов источников в формировании запасов используется следующая система показателей.

1 Наличие собственных оборотных средств на конец расчетного периода устанавливается по формуле:

$$\text{СОС}=\text{СК}-\text{ВОА}, \quad (1)$$

где СОС – собственные оборотные средства (чистый оборотный капитал) на конец расчетного периода; СК – собственный капитал (раздел III баланса «Капитал и резервы»); ВОА – внеоборотные активы (раздел I баланса).

2 Наличие собственных и долгосрочных заемных источников финансирования запасов (СДИ) определяется по формуле:

$$\text{СДИ}=\text{СК}-\text{ВОА}+\text{ДКЗ} \text{ или } \text{СДИ}=\text{СОС}+\text{ДКЗ}, \quad (2)$$

где ДКЗ – долгосрочные кредиты и займы (раздел IV баланса «Долгосрочные обязательства»).

3 Общая величина основных источников формирования запасов (ОИЗ):

$$\text{ОИЗ}=\text{СДИ}+\text{ККЗ}, \quad (3)$$

где ККЗ – краткосрочные кредиты и займы (раздел V баланса «Краткосрочные обязательства»).

В результате можно определить три показателя обеспеченности запасов источниками их финансирования.

1 Излишек (+), недостаток (-) собственных оборотных средств:

$$\Delta \text{СОС}=\text{СОС}-З, \quad (4)$$

где $\Delta \text{СОС}$ – прирост (излишек) собственных средств; З – запасы (раздел II баланса).

2 Излишек (+), недостаток (-) собственных и долгосрочных источников финансирования запасов (Δ СДИ):

$$\Delta\text{СДИ} = \text{СДИ} - \text{З} \quad (5)$$

3 Излишек (+), недостаток (-) общей величины основных источников покрытия запасов (Δ ОИЗ): $\Delta\text{ОИЗ} = \text{ОИЗ} - \text{З}$ (6)

Приведенные показатели обеспеченности запасов соответствующими источниками финансирования трансформируются в трехфакторную модель (М): $M = (\Delta\text{СОС}; \Delta\text{СДИ}; \Delta\text{ОИЗ})$

Данная модель характеризует тип финансовой устойчивости предприятия следующим образом:

1) $M = \{1; 1; 1\}$, т.е. $\Delta\text{СОС} \geq 0$; $\Delta\text{СД} \geq 0$; $\Delta\text{ОИ} \geq 0$ абсолютная устойчивость;

2) $M = \{0; 1; 1\}$, т.е. $\Delta\text{СОС} < 0$; $\Delta\text{СД} \geq 0$; $\Delta\text{ОИ} \geq 0$ нормальная устойчивость, гарантирующая платежеспособность предприятия;

3) $M = \{0; 0; 1\}$, т.е. $\Delta\text{СОС} < 0$; $\Delta\text{СД} < 0$; $\Delta\text{ОИ} \geq 0$ неустойчивое финансовое состояние, характеризуемое нарушением платежеспособности, предприятия, когда восстановление равновесия возможно за счет пополнения источников собственных средств и ускорения оборачиваемости запасов;

4) $M = \{0; 0; 0\}$, т.е. $\Delta\text{СОС} < 0$; $\Delta\text{СД} < 0$; $\Delta\text{ОИ} < 0$ кризисное финансовое состояние, при котором предприятие является неплатежеспособным и находится на грани банкротства, ибо основной элемент оборотного капитала - запасы не обеспечены источниками их покрытия.

Фундаментом разделения по типам устойчивости является положение о том, что основной производственный цикл должен финансироваться из устойчивых источников – тогда крайне малы шансы остановки работы по причине недостаточности финансирования. Но этот подход является в существенной степени формальным, во-первых, из-за того, что специфика деятельности организации может диктовать свои соотношения запасов и собственных средств, во-вторых, если организация попадает в 4 тип устойчивости – это еще не означает, что она уже не способна функционировать,

– многие компании вполне могут продолжать работать и развиваться и в таких условиях. Проблема в данном случае состоит в том, что такой формальный подход не дает возможности учесть качество источников финансирования, например и в рамках кредиторской задолженности может быть задолженность перед надежными кредиторами, которую можно было бы отнести и к устойчивым источникам, но в рамках анализа финансовой отчетности это не представляется возможным[32].

Таблица 2.6 - Определение типа финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

| Тип финансовой устойчивости | Трехмерная модель | Источники финансирования запасов | Краткая характеристика финансовой устойчивости |
|--|-------------------|---|---|
| 1 Абсолютная финансовая устойчивость | $M=(1;1;1)$ | Собственные оборотные средства (чистый оборотный капитал) | Высокий уровень платежеспособности. Предприятие не зависит от внешних кредиторов. Все запасы полностью покрываются СОС |
| 2 Нормальная финансовая устойчивость | $M=(0;1;1)$ | Собственные оборотные средства плюс долгосрочные кредиты и займы | Нормальная платежеспособность. Рациональное использование заемных средств. Высокая доходность текущей деятельности |
| 3 Неустойчивое финансовое состояние | $M=(0;0;1)$ | Собственные оборотные средства плюс долгосрочные кредиты и займы плюс краткосрочные кредиты и займы | Нарушение нормальной платежеспособности. Возникает необходимость привлечения дополнительных источников финансирования. Возможно восстановление платежеспособности |
| 4 Кризисное (критическое) финансовое состояние | $M(0;0;0)$ | — | Предприятие полностью неплатежеспособно и находится на грани банкротства |

Согласно вышеописанной методике проведем анализ финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ».

Информационной базой служат формы №1 и №2 годовой бухгалтерской отчётности ОАО «КрасЭВРЗ» за 2015 год. Данные расчётов представлены в таблице 2.7.

Таблица 2.7 - Абсолютные показатели финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

| Показатели | Условные обозначения | 2014 | 2015 | тыс. руб. |
|--|----------------------|---------|---------|---|
| | | | | Изменение за анализируемый период (+/-) |
| 1. Источники формирования собственных средств (капитал и резервы) | ИСС | 1855459 | 1825892 | -29567 |
| 2. Внеоборотные активы | ВОА | 1505229 | 1526560 | 21331 |
| 3. Наличие собственных оборотных средств | СОС | 350230 | 299332 | -50898 |
| 4. Долгосрочные обязательства (кредиты и займы) | ДКЗ | 0 | 0 | 0 |
| 5. Наличие собственных и долгосрочных заемных источников формирования оборотных средств | СДИ | 350230 | 299332 | -50898 |
| 6. Краткосрочные кредиты и займы | ККЗ | 410531 | 484130 | 73599 |
| 7. Общая величина основных источников средств | ОИ | 758509 | 783462 | 24953 |
| 8. Общая сумма запасов | З | 239085 | 242866 | 3781 |
| 9. Излишек (+), недостаток (-) собственных оборотных средств | ΔСОС | 111145 | 56466 | -54679 |
| 10. Излишек (+), недостаток (-) собственных и долгосрочных заемных источников покрытия запасов | ΔСДИ | 111145 | 56466 | -54679 |
| 11. Излишек (+), недостаток (-) общей величины основных источников финансирования запасов | ΔОИЗ | 519424 | 540596 | 21172 |
| 12. Трехфакторная модель типа финансовой устойчивости | М=(ΔСОС; ΔСДИ; ΔОИЗ) | 1;1;1 | 1;1;1 | X |

Данные таблицы указывают на то, что в течение двух последних лет на предприятии сохраняется абсолютная финансовая устойчивость. Но стоит отметить, что излишек собственных и долгосрочных заемных источников покрытия запасов уменьшился практически вдвое. На это повлияло в первую очередь сокращение собственных средств и увеличение внеоборотных активов.

За отчётный год наблюдается увеличение суммы краткосрочных кредитов и займов, а также рост уровня запасов. Абсолютная финансовая устойчивость крайне редкое явление в условиях современной экономики. Данное положение предприятия нельзя рассматривать как идеальное, так как оно может указывать на то, что менеджмент предприятия упускает возможность использования эффективного внешнего финансирования основной деятельности [30].

Сущность финансовой устойчивости определяется эффективным формированием, распределением и использованием финансовых ресурсов, характеризует структуру капитала и степень зависимость организации от заемных источников финансирования, способность осуществлять свою деятельность в основном за счет устойчивых источников при сохранении платежеспособности[32].

Таким образом, устойчивость предприятия во многом зависит от оптимальности структуры источников капитала (соотношения собственных и заемных средств) и от оптимальности структуры активов предприятия, в первую очередь - от соотношения основных и оборотных средств, а также от уравновешенности отдельных видов активов и пассивов предприятия. Для анализа вышеперечисленных аспектов рассчитываются коэффициенты, так называемые аналитические показатели финансовой устойчивости. Для их расчёта используются статьи актива и пассива бухгалтерского баланса.

Результаты расчёта показателей финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» и их динамика представлена в таблице 2.8

Таблица 2.8 – Аналитические показатели финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

| Показатель | 2013 | 2014 | 2015 | Темпы роста, % | |
|---|------|------|------|----------------|------|
| | | | | 2014 | 2015 |
| 1. Коэффициент автономии | 0,77 | 0,82 | 0,79 | 106 | 97 |
| 2. Коэффициент финансовой устойчивости | 0,77 | 0,82 | 0,79 | 106 | 97 |
| 3. Коэффициент финансовой зависимости | 0,23 | 0,18 | 0,21 | 78 | 116 |
| 4. Коэффициент финансирования | 3,33 | 4,52 | 3,77 | 136 | 83 |
| 5. Коэффициент инвестирования | 1,24 | 1,23 | 1,2 | 100 | 97 |
| 6. Коэффициент постоянного актива | 0,81 | 0,81 | 0,84 | 100 | 103 |
| 7. Коэффициент маневренности | 0,19 | 0,19 | 0,16 | 99 | 87 |
| 8. Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами | 0,39 | 0,46 | 0,38 | 118 | 83 |
| 9. Коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных | 0,61 | 0,51 | 0,51 | 83 | 102 |
| 10. Финансовый рычаг (леверидж) | 0,3 | 0,22 | 0,27 | 74 | 120 |
| 11. Коэффициент соотношения кредиторской и дебиторской задолженности | 1,34 | 0,9 | 0,71 | 68 | 79 |

На основании полученных данных, при сопоставлении их с рекомендуемыми и нормативными значениями данных коэффициентов можно сделать следующие выводы:

1) коэффициент автономии характеризует, в какой степени собственные источники средств организации учувствуют в формировании активов, то есть насколько она независима от внешних источников финансирования. Соответственно, чем ближе данный показатель к единице, тем самостоятельнее компания. Нормальным в общем случае считается значение этого коэффициента 0,5 и выше. Значение 0,5 не случайно является общепринятым, хотя оно в достаточной степени условно (так как зависит от вида деятельности и структуры активов анализируемой организации). Логика такова: в том маловероятном случае, если в один момент все кредиторы компании потребуют возместить все долги, она сможет все их погасить за счет собственных средств, то есть идея в том, чтобы долгов и средств на погашение было поровну. Рост

данного показателя в динамике свидетельствует об увеличении уровня финансовой независимости и снижении риска финансовых затруднений компании.

В отчётном году коэффициент финансовой независимости практически вернулся к уровню 2013 года, значение находится в норме и превышает 0,5, что говорит о финансовой независимости предприятия от внешних источников финансирования;

2) коэффициент финансовой устойчивости совпадает с предыдущим коэффициентом лишь с той разницей, что рекомендуемое значение данного, больше и равно «более 0,75». Предприятие не имеет долгосрочных обязательств, соответственно, значения данного коэффициента полностью дублируют значения коэффициента финансовой независимости;

3) коэффициент финансовой напряженности характеризует долю заемных средств в валюте баланса заемщика. Рекомендуемое значение не более 0,5. За анализируемый период времени произошло увеличение суммы краткосрочных обязательств, и данный коэффициент увеличился на 16%, тем не менее уровень зависимости остается в нормативных значениях, что говорит о том, что предприятие не зависит от внешних финансовых источников;

4) коэффициент самофинансирования показывает, какую часть заемных средств организация может покрыть собственным капиталом. Данный коэффициент должен в общем случае превышать единицу. В 2015 году показатель снизился на 17% и составил 3,77, что в свою очередь превышает рекомендуемое значение в почти четыре раза. Такая ситуация говорит о том, что у предприятия имеется существенный запас для покрытия большего количества заемных средств, следовательно, существуют возможности для привлечения внешних источников финансирования;

5) коэффициент инвестирования показывает, сколько средств приносят внеоборотные активы от одного вложенного рубля собственного капитала. Очевидно, что показатель стабилен на протяжении анализируемого периода и составляет 1,2 в отчётном году. Это значение соответствует нормативному;

6) коэффициент постоянного актива служит для определения доли собственных средств, направленных на формирование внеоборотных активов – основной части производственного потенциала организации. Для каждой компании значение данного показателя индивидуально. Критично только, чтобы он был меньше единицы, так как равенство его единице будет означать фактическое отсутствие собственных оборотных средств, что и характерно для ОАО «КрасЭВРЗ»;

7) коэффициент маневренности, служит для определения части собственного капитала, находящейся в мобильной форме (то есть организация имеет возможность вывести их в достаточно короткий срок), а также показывает какая его часть идет на финансирование текущей деятельности. Оптимальным считается значение этого показателя на уровне 0,5. Нормальным считается попадание в интервал 0,2-0,5. Чем ближе коэффициент к 0,5, тем больше у организации возможностей для финансового маневрирования. В динамике рост считается позитивной тенденцией, но до определенного предела, пока он возможен за счет опережающего роста собственных источников средств. Для ОАО «КрасЭВРЗ» характерен низкий данный показатель, в отчётном году он снизился на 13% и составил 0,16. На такое изменение повлияло снижение собственного капитала и увеличение вложений в основные средства;

8) коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами показывает, какая часть оборотных активов финансируется организацией за счет собственных ее средств, служит критерием оценки удовлетворительности структуры баланса. Считается, что значение этого коэффициента должно превышать 0,6. Значение показателя на протяжении анализируемого периода остается низким, на это влияет факт значительного объёма дебиторской задолженности в составе оборотных активов, который не покрывается собственными средствами;

9) коэффициент соотношения мобильных и иммобилизованных активов характеризует, сколько внеоборотных активов приходится на каждый рубль

оборотных активов. Коэффициент для каждого предприятия свой. Чем больше данный показатель, тем больше средств предприятие авансирует в оборотные активы. В данном случае наблюдается рост в 2013 году, снижение в 2014 и отсутствие изменений в 2015 году, тем не менее, показатель достаточно высокий, соотношение равно один к двум;

10) финансовый ливеридж. Коэффициент задолженности. Рассчитывается данный показатель, как соотношение заемного капитала к собственному, то есть это отношение долгосрочных обязательств и краткосрочных обязательств (за вычетом доходов будущих периодов) к собственному капиталу. Отражает количество заемных средств, приходящихся на 1 рубль собственного капитала, характеризует структуру источников средств и указывает на степень риска потери финансовой устойчивости организации. Если данный коэффициент превысит 1, то можно говорить об утрате компанией своей финансовой устойчивости. Нормальным считается значение 0,7 и менее. Рост показателя в динамике свидетельствует об усилении зависимости организации от внешних кредиторов. Согласно расчётам данный коэффициент вырос к 2015 году на 20% по отношению к 2014, и составил 0,27, что говорит о том, что предприятие обходится в большей степени собственными средствами;

11) коэффициент соотношения кредиторской и дебиторской задолженности имеет тенденцию к снижению и удалению от нормативного значения. К 2015 году данный уровень упал на 21%, это говорит о превышении дебиторской задолженности над кредиторской. Проблема роста дебиторской задолженности остро стоит перед предприятием на протяжении трех последних лет. ОАО «КрасЭВРЗ» отдает продукцию на реализацию с отсрочкой платежа, что приводит к неэффективному пополнению оборотных средств. Согласно заключенным договорам с железными дорогами, отсрочка платежа составляет 30 дней, следовательно, пополнение оборотных средств идет с задержкой, инфляция заметно снижает покупательную способность рубля за время ожидания отсроченного платежа.

Для минимизации финансовых рисков при работе с кредиторами предприятию необходимо перевести поставщиков на оплату с отсрочкой платежа минимум в 30 календарных дней.

Анализируя представленные расчёты, автор приходит к выводу, что ОАО «КрасЭВРЗ» по состоянию на 2015 год находится в устойчивом финансовом положении. Несмотря на общую тенденцию снижения уровня большинства рассмотренных коэффициентов все соответствующие показатели находятся в норме. В связи с привлечением дополнительных заемных средств наблюдается рост уровня финансовой зависимости, что в свою очередь может способствовать оптимизации структуры баланса. Проблемными местами можно назвать слабую маневренность собственных средств, а также непрекращающийся рост дебиторской задолженности.

2.3 Анализ ликвидности и платежеспособности ОАО «КрасЭВРЗ»

Частным случаем определения финансовой устойчивости является анализ платежеспособности и ликвидности. Платежеспособность в международной практике означает достаточность ликвидных активов для погашения в любой момент всех своих краткосрочных обязательств перед кредиторами[33]. Основными признаками платежеспособности является наличие в достаточном объеме средств на текущем счете и отсутствие просроченной кредиторской задолженности.

Отсюда главный признак устойчивости – это наличие чистых ликвидных активов, определяемых как разность между всеми ликвидными активами и всеми краткосрочными обязательствами на определенный момент времени. Несмотря на то, что понятие ликвидности и платежеспособности тесно взаимосвязаны, они не являются тождественными. Взаимосвязь между платежеспособностью и ликвидностью предприятия, ликвидностью баланса и ликвидностью активов показана на рисунке 2.6.



Рисунок 2.6 - Взаимосвязь между показателями ликвидности и платежеспособности

Указанные на рисунке 2.6 блоки равнозначны между собой, но вместе с тем достижение задачи второго блока невозможно без реализации задач первого блока, а третьего без наличия первого и второго, четвертого без наличия первого и второго. Таким образом, ликвидность активов является индикатором платежеспособности предприятия[34].

Процедура анализа ликвидности баланса состоит в сравнении средств по активу с обязательствами по пассиву. Для этого активы должны быть сгруппированы по степени их ликвидности, а обязательства по срокам их погашения в порядке возрастания сроков.

В зависимости от степени ликвидности активы предприятий делят на следующие группы:

Группа А1. Наиболее ликвидные активы:

- денежные средства предприятия, которые могут быть использованы для выполнения текущих расчетов (касса, расчетный и валютный счета);
- краткосрочные финансовые инвестиции (ценные бумаги).

Группа А2. Быстрореализуемые активы – активы, для обращения которых в наличные средства требуется определенное время. К ним относятся:

- дебиторская задолженность (платежи по которой ожидаются в течение 12 месяцев после даты баланса);
- прочая дебиторская задолженность.

Ликвидность активов данной группы зависит от ряда объективных и субъективных факторов, например от скорости прохождения платежных документов в банках, местоположения контрагентов и их платежеспособности, условий предоставления коммерческих кредитов дебиторам, правил организации вексельного обращения у различных эмитентов векселей и пр.

Группа А3. Медленно реализуемые активы – наименее ликвидные активы. Сюда входят:

- запасы, кроме строки «Оценочные обязательства»;
- налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям;
- долгосрочные финансовые вложения.

Группа А4. Труднореализуемые активы. В эту группу включаются все статьи 1 раздела баланса «Внеоборотные активы», за исключением статей этого раздела, включенных в предыдущую группу, а также просроченная дебиторская задолженность. Эти активы предназначены для использования в хозяйственной деятельности в течение достаточно длительного периода времени.

Первые три группы активов меняются в течение хозяйственного периода и относятся к текущим активам предприятия. Они более ликвидны, чем остальное имущество предприятия.

Обязательства предприятия (статьи пассива баланса) также группируются по степени срочности их оплаты.

Группа П1. Наиболее срочные обязательства:

- кредиторская задолженность;
- задолженность участникам (учредителям) по выплате доходов;
- прочие краткосрочные обязательства;
- ссуды, не погашенные в срок.

Группа П2. Краткосрочные пассивы:

- краткосрочные заемные средства;
- прочие займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты.

Группа П3. Долгосрочные пассивы – долгосрочные заемные средства.

Эту часть заемных средств часто приравнивают к собственным средствам. Именно поэтому в некоторых случаях условия заимствования могут предусматривать конвертацию долгов в акции предприятия.

Группа П4. Постоянные пассивы или собственный капитал:

- статьи I раздела пассива баланса;
- оценочные обязательства.

Для определения ликвидности баланса следует сопоставить итоги приведенных групп по активу и по пассиву на основе модифицированного (аналитического) баланса. Баланс считается абсолютно ликвидным при условии следующих соотношений:

$$A1 \geq P1; A2 \geq P2; A3 \geq P3; A4 \leq P4.$$

Логика в этом случае такова, что собственный капитал, являясь основой стабильной работы организации, должен финансировать полностью внеоборотные активы и частично оборотные активы. Величина запасов должна превышать долгосрочные обязательства, чтобы организация по мере естественного преобразования запасов в денежные средства могла их гарантированно погашать. Дебиторская задолженность должна полностью покрывать краткосрочные кредиты и займы, потому что эти кредиты и займы как раз служат источником ее финансирования. Денежные средства и краткосрочные финансовые вложения должны превышать кредиторскую задолженность.

Составим аналитический баланс для рассматриваемого предприятия – ОАО «КрасЭВРЗ»

Таблица 2.9 – Анализ ликвидности баланса ОАО «КрасЭВРЗ», 2014-2015гг.

тыс. руб.

| Активы по степени ликвидности | 2014 | 2015 | Пассивы по сроку погашения | 2014 | 2015 | Платежный излишек (недостаток), тыс. руб. | |
|--|---------|---------|--|---------|---------|---|----------|
| | | | | | | 2014 | 2015 |
| Абсолютно ликвидные активы (A ₁) | 126133 | 46221 | Наиболее срочные обязательства (П ₁) | 352826 | 350709 | -224 441 | -304 488 |
| Быстрореализуемые активы (A ₂) | 388297 | 492262 | Срочные пассивы (П ₂) | 55322 | 51850 | 332 975 | 440 412 |
| Среднереализуемые активы (A ₃) | 246331 | 244939 | Долгосрочные обязательства (П ₃) | 2383 | 1458 | 243 948 | 243 481 |
| Труднореализуемые активы (A ₄) | 1505229 | 1526560 | Постоянные пассивы (П ₄) | 1855459 | 1825892 | -350 230 | -299 332 |

Анализируя полученные данные, рассмотрим соотношения статей в отчётном периоде:

$$46221 < 350709 \Rightarrow A_1 < П_1;$$

$$492262 > 51850 \Rightarrow A_2 > П_2;$$

$$244939 > 1458 \Rightarrow A_3 > П_3;$$

$$1526560 < 1825892 \Rightarrow A_4 < П_4.$$

Полученные соотношения практически соответствуют соотношениям, демонстрирующим абсолютную ликвидность предприятия.

Не соответствует идеальному соотношению лишь одно неравенство. На основе этих данных можно сделать вывод:

– предприятие не платежеспособно по наиболее срочным (текущим) платежам, срок погашения которых составляет до трех месяцев, при этом, согласно разделу II баланса наблюдается существенное сокращение денежных средств на 95%, на это повлияло отсутствие в отчётном году денежных эквивалентов;

– предприятие платежеспособно в ближайшей перспективе от трех до шести месяцев, и сможет погасить свои краткосрочные обязательства;

– предприятие платежеспособно в отдаленном будущем от шести месяцев до года (платежный излишек в отчётный год составил 243 481 тыс. руб.);

– четвертое неравенство носит «балансирующий» характер, и в то же время оно имеет глубокий экономический смысл: его выполнение свидетельствует о соблюдении минимального условия финансовой устойчивости - наличии у предприятия собственных оборотных средств. Данный показатель у исследуемого соответствует идеальному, что говорит об устойчивом финансовом положении предприятия.

Для проведения углубленного анализа ликвидности используется система показателей, приведенная в таблице 2.10:

- собственный оборотный капитал;
- коэффициент ликвидности (покрытия);
- промежуточный коэффициент покрытия;
- коэффициент абсолютной ликвидности (срочности);
- коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами.

Таблица 2.10 - Система показателей анализа ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ»

| Показатель | Назначение | Расчетная формула | Нормативное значение |
|--|---|---|----------------------|
| Коэффициент текущей ликвидности | Показывает, в какой степени текущие активы покрывают текущие обязательства | ТА/ТО | >2 |
| Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности | Показывает, какая часть текущих обязательств может быть погашена за счет денежных средств и ожидаемых поступлений | $(\text{ДС} + \text{ФВ} + \text{ДЗ}) / \text{ТО}$ | >1 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | Показывает, какая часть текущих обязательств может быть погашена на дату составления баланса (или другую отчетную дату) | $(\text{ДС} + \text{ФВ}) / \text{ТО}$ | >0,2 |
| Коэффициент обеспеченности собственными средствами | Характеризует наличие собственных оборотных средств организаций, необходимых для приобретения запасов | $(\text{СК} - \text{ВА}) / \text{ТА}$ | >0,1 |

Расчет данных показателей представлен в таблице 2.11

Таблица 2.11 - Показатели ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ», 2014-2015гг.

| Показатель | 2014 | 2015 |
|---|------|------|
| Коэффициент текущей ликвидности | 2,08 | 2,5 |
| Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности | 1,4 | 1,71 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,34 | 0,14 |
| Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами | 0,46 | 0,38 |

Исходя из расчетов, можно говорить о том, что:

–ОАО «КрасЭВРЗ» способно погасить все свои текущие обязательства за счёт только оборотных активов. Значение показателя достаточно высоко, чуть больше нормы;

–коэффициент быстрой ликвидности служит жесткой оценкой ликвидности всего предприятия. Этот коэффициент показывает, насколько возможно будет погасить текущие обязательства, если положение станет действительно критическим, при этом исходят из предположения, что товарно-материальные запасы вообще не имеют никакой ликвидационной стоимости.

Существенная доля дебиторской задолженности ОАО «КрасЭВРЗ» привела к высокому уровню данного показателя. Это в свою очередь несет в себе риски невзыскания необходимых средств, что может привести к неспособности предприятия погасить текущие обязательства;

–коэффициент абсолютной ликвидности оказывает способность компании погашать текущие (краткосрочные) обязательства за счёт только оборотных активов. Чем значение коэффициента больше, тем лучше платежеспособность предприятия. Этот показатель учитывает, что не все активы можно реализовать в срочном порядке. Значение показателя представляет интерес не только для менеджмента предприятия, но для внешних субъектов, таких как поставщики сырья и материалов. В отчётном году ОАО «КрасЭВРЗ» сократило уровень денежных средств и их эквивалентов в 18,5 раз. Сложившаяся ситуация повлекла за собой снижение уровня абсолютной ликвидности на 40% и выхода его за нормативные значения;

– коэффициент обеспеченности собственными средствами характеризует наличие собственных оборотных средств у предприятия. Улучшение финансового положения предприятия невозможно без эффективного управления оборотным капиталом, основанного на выявлении наиболее существенных факторов и реализации мер по повышению обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами. Нормативное значение $K_{осс} = 0,1$ (10%) было установлено постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 1994 года № 498 «О некоторых мерах по реализации законодательства о несостоятельности (банкротстве) предприятий» в качестве одного из критериев для определения неудовлетворительной структуры баланса наряду с коэффициентом текущей[33].

Согласно данному коэффициенту ОАО «КрасЭВРЗ» можно назвать платежеспособным предприятием, а структура его баланса удовлетворительной.

Для того чтобы, вычислить обобщающий показатель ликвидности рассчитаем долю каждой группы активов и пассивов в валюте баланса (таблица 2.12).

Обобщающий показатель ликвидности на начало и на конец отчетного периода определяется по формуле:

$$K_{ло} = \frac{A1 \times d1 + A2 \times d2 + A3 \times d3}{П1 \times d1 + П2 \times d2 + П3 \times d3},$$

где $A1, A2, A3$ – активы по группам ликвидности; $d1, d2, d3$ – доли этих групп активов в валюте баланса; $П1, П2, П3$ – пассивы по степени срочности оплаты; $d1, d2, d3$ – части этих групп пассивов в валюте баланса.

Таблица 2.12 – Данные для расчёта обобщающего показателя ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ», 2014-2015гг.

| Группы активов/пассивов | 2014 | 2015 | Доля в валюте баланса, % | |
|--|---------|---------|--------------------------|------|
| | | | 2014 | 2015 |
| Абсолютно ликвидные активы (A_1) | 126133 | 46221 | 6 | 2 |
| Быстрореализуемые активы (A_2) | 388297 | 492262 | 17 | 21 |
| Среднереализуемые активы (A_3) | 246331 | 244939 | 11 | 11 |
| Наиболее срочные обязательства (Π_1) | 350574 | 350709 | 15 | 15 |
| Срочные пассивы (Π_2) | 55322 | 51850 | 2 | 2 |
| Долгосрочные обязательства (Π_3) | 2383 | 1458 | 0,1 | 0,06 |
| Баланс | 2263738 | 2310022 | X | X |

Следовательно, показатель ликвидности для ОАО «КрасЭВРЗ» равен:

$$K_{\text{ло}2014} = \frac{126133 \times 0,06 + 388297 \times 0,17 + 246331 \times 0,11}{350574 \times 0,15 + 55322 \times 0,02 + 2383 \times 0,011} = 1,87 ;$$

$$K_{\text{ло}2015} = \frac{46221 \times 0,02 + 492262 \times 0,21 + 244939 \times 0,11}{350709 \times 0,15 + 51850 \times 0,02 + 1458 \times 0,006} = 2,44 .$$

По нормативным значениям общая ликвидность предприятия должна быть больше 1. Чем больше значение данного показателя, тем выше способность предприятия расплатиться со своими обязательствами. Чрезмерно высокие значения могут свидетельствовать о неудовлетворительном управлении активами предприятия, т.е. о наличии большого объема запасов, финансовых вложений и т.д.

Для ОАО «КрасЭВРЗ» показатель находится в норме, как в отчетном, так и в предыдущем году, и существенно превышает её. Подробное рассмотрение формулы указывает на увеличение данного показателя в основном за счёт увеличения уровня дебиторской задолженности.

Платежеспособность организаций является внешним признаком его финансовой устойчивости и обусловлена степенью обеспеченности оборотных активов долгосрочными источниками. Анализ платежеспособности необходим

не только для самих организаций с целью оценки и прогнозирования их дальнейшей финансовой деятельности, но и для их внешних партнеров и потенциальных инвесторов. Основными направлениями анализа платежеспособности предприятия является оценка:

- качественного состава оборотных активов и текущих обязательств;
- скорости оборота текущих активов и ее соответствие скорости оборота текущих обязательств;
- финансовых потоков;
- учетной политики статей активов и пассивов[34].

Для оценки уровня платежеспособности ОАО «КрасЭВРЗ» воспользуемся системой показателей достаточности денежного потока. Схема расчёта и интерпретация показателей представлена в таблице 2.13.

Таблица 2.13 - Система показателей достаточности денежного потока

| Коэффициент | Расчет | Норматив | Интерпретация |
|---|----------------------|----------|--|
| Степень платежеспособности общая, мес. | $(ПЗ+П2+П1)/(В6/12)$ | - | Показывает, сколько месяцев потребуется организации для погашения своих обязательств, если на эти цели она будет направлять всю выручку от продажи |
| Степень платежеспособности по кредитам и займам, мес. | $(ПЗ+П2)/(В6/12)$ | - | Показывает, сколько месяцев потребуется организации для погашения кредитов и займов |
| Степень платежеспособности по кредиторской задолженности, мес. | $П1/(В6/12)$ | - | Показывает, сколько месяцев потребуется организации для погашения кредиторской задолженности |
| Коэффициент покрытия процентов | $Пд/Пу$ | >2 | Показывает, во сколько раз прибыль до налогообложения и выплаты процентов превышает процентные платежи |
| Отношение долга (кредиты и займы) к сумме прибыли и амортизации | $(ПЗ+П2)/(Пч+Ам)$ | $<0,5$ | Показывает соотношение задолженности организации по кредитам с её годовым денежным потоком от текущей деятельности |

В таблице:

Вб – выручка (брутто) от продажи товаров за год;

Пд – прибыль до уплаты процентов и налога на прибыль;

Пу – проценты к уплате.

Информационной базой для расчета служит форма №2 «Отчёт о финансовых результатах» годовой бухгалтерской отчётности ОАО «КрасЭВРЗ» за 2015 год. Результаты расчетов представлены в таблице 2.14.

Таблица 2.14 - Показатели достаточности денежного потока, ОАО «КрасЭВРЗ», 2014-2015гг.

| Коэффициент | 2014 | 2015 |
|---|----------------------------------|------|
| Степень платежеспособности общая, мес. | 1,65 | 1,62 |
| Степень платежеспособности по кредитам и займам, мес. | 0,23 | 0,24 |
| Степень платежеспособности по кредиторской задолженности, мес. | 1,4 | 1,6 |
| Коэффициент покрытия процентов | Процентные платежи отсутствовали | 17,3 |
| Отношение долга (кредиты и займы) к сумме прибыли и амортизации | 0,19 | 0,26 |

По результатам расчета в данной главе аналитических показателей отмечается соответствие практически всех значений рекомендуемым нормам как в 2014, так и в 2015 году. Множество показателей многократно превышают минимальный порог или же многократно ниже допустимого максимума. Исключение составляют только следующие коэффициенты: коэффициент маневренности, коэффициент обеспеченности собственными средствами. Отклонение данных коэффициентов нельзя считать указанием на финансовую неустойчивость (зависимость) ОАО «КрасЭВРЗ», они лишь указывают на существующие угрозы, такие как сокращение собственных средств и собственного оборотного капитала. Такая ситуация сложилась ввиду сокращения общего объёма производства, что повлекло за собой и сокращение чистой прибыли. Также увеличение доли дебиторской задолженности в течение долгого периода ставит под сомнение быструю ликвидность предприятия.

Таким образом, по результатам сравнения полученных расчетных значений аналитических коэффициентов с установленными критериями можно с уверенностью утверждать, что ОАО «КрасЭВРЗ» является абсолютно независимым и финансово-устойчивым предприятием.

При сравнении коэффициентов, рассчитанных для 2014 года, с коэффициентами на отчётную дату, очевидна негативная с точки зрения финансовой независимости и устойчивости тенденция – то есть те показатели, которые должны в динамике расти, упали в 2015 году, а те, для которых правильной тенденцией является снижение, наоборот выросли. Но принципиально отметить, что предприятие остается, несмотря на снижение показателей, более чем устойчивым и независимым.

Вызвано снижение показателей несколькими факторами:

- рост дебиторской задолженности;
- снижение суммы наиболее ликвидных активов;
- сокращение объемов производства, и соответственное сокращение выручки и чистой прибыли.

Другими словами, снижение значений коэффициентов можно считать формальным – оно не указывает на действительное снижение финансовой независимости (устойчивости) ОАО «КрасЭВРЗ».

По результатам анализа финансовой устойчивости (независимости) ОАО «КрасЭВРЗ» можно сделать вывод об абсолютной финансовой устойчивости компании, что подтверждается анализом общей ликвидности баланса, анализом расчетных значений аналитических коэффициентов, сравнительным анализом отдельных абсолютных значений. Отмечаемая тенденция снижения в динамике всех факторов финансовой устойчивости, связана прежде всего с уменьшением общего объема производства, сокращением чистой прибыли.

3 Разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»

3.1 Формирование системы поддержки и принятия управленческих решений по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ»

В результате проведенного анализа финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» было выявлено, что предприятие находится в состоянии абсолютной финансовой устойчивости, стабильно получает прибыль. В то же время заметна тенденция снижения показателей относительно уровня 2013 года, когда финансовое состояние завода достигало своего наилучшего положения, которая негативным образом отражается на финансовой устойчивости предприятия.

В связи с этим, следует, что приоритетным для предприятия направлением развития в краткосрочной и долгосрочной перспективе является сохранение и укрепление существующего финансового положения. Выбранное направление предполагает такие мероприятия, благодаря которым деятельность предприятия в комплексе будет оставаться рентабельной, а также будет обеспечивать поступление денежных средств в объеме, удовлетворяющем заинтересованные в результатах работы предприятия группы лиц (владельцев-акционеров).

Согласно стратегии развития ОАО «КрасЭВРЗ» 2015 года дальнейшая работа менеджмента завода нацелена на достижение стратегических целей предприятия – наиболее полное удовлетворение потребности железных дорог в услугах по капитальному ремонту и модернизации пассажирского и пригородного подвижного состава соответствующего качества. Ведется также работа по расширению линейки оказываемых услуг. Освоен ремонт электромашин тягового подвижного состава, капитально-восстановительный ремонт трамваев. Всё это делается для обеспечения потребности государства и общества в транспортных услугах, повышения конкурентоспособности предприятия на рынке ремонтных услуг России и ближнего зарубежья,

обеспечение рентабельной работы, оптимальной для эффективной деятельности и развития завода. Для достижения этих целей продолжается работа по внедрению новых технологий, ведется техническое перевооружение предприятия[34].

Таким образом, для достижения стратегических целей, в виду того, что финансовое положение ОАО «КрасЭВРЗ» оценивается как абсолютно устойчивое, освоение новых, требуемых для ОАО «РЖД» услуг - оптимальный способ развития завода и вследствие повышения его финансовой устойчивости.

Одним из основополагающих условий, которые позволит предприятию выйти на рентабельное производство, является - освоение и продвижение на рынок новых услуг связанных с ремонтом продукции инновационного железнодорожного машиностроения.

В номенклатуре продукции ОАО «КрасЭВРЗ» в основном предусматриваются услуги по ремонту пассажирских вагонов, электропоездов и изготовление запасных частей к вагонам и электросекциям [37]. Мероприятия, предлагаемые в данном дипломном проекте, включает себя освоение комплекса услуг, связанных с модернизацией подвижного состава.

На данном этапе развития предприятия ОАО «КрасЭВРЗ» в силу технических и технологических возможностей не представляется возможным осуществлять ремонт грузовых вагонов, так как широкая номенклатура грузовых вагонов требует для своего обслуживания специализированное производство. Географическое местоположение и состояние локальной инфраструктуры также говорит о невозможности ремонта пассажирских скоростных вагонов, определяющим здесь является тот факт, что скоростные перевозки не осуществляются на дальние расстояния в силу отсутствия рентабельного спроса. В свою очередь, освоение ремонта электровозов нового поколения с асинхронным тяговым приводом неразрывно связано с использованием скоростного состава.

Но вступивший в силу технический регламент Таможенного Союза предполагает не только запуск серии обновленного подвижного состава, но и

его модернизацию. Вновь строящиеся вагоны в целом отвечают не только современным требованиям эксплуатации, но и перспективным. Однако вагоны прежних лет постройки не полностью удовлетворяют этим требованиям, что значительно мешает эффективному их использованию[38].

Ситуация, складывающаяся в парке вагонов такова, что часть из них наиболее ранней постройки—двухосные грузовые и пассажирские вагоны, с деревянными кузовами и некоторые другие — будут постепенно, по мере износа, исключаться из парка. Другая, более значительная часть вагонов старой постройки в определенный срок должна быть приведена по своему техническому состоянию к уровню современных вагонов. Сегодня, работы по модернизации производятся преимущественно на вагоноремонтных заводах и частично в депо по планам и технической документации, утвержденным Министерством путей сообщения. К числу важнейших, уже проведенных работ относятся такие, как оборудование грузовых и пассажирских вагонов автоматической сцепкой, оснащение грузовых вагонов автоматическими тормозами и перевод пассажирских цельнометаллических вагонов на роликовые подшипники.

Модернизация подвижного состава на сегодняшний день рассматривается как менее затратная и при этом качественная альтернатива приобретению новых вагонов. В результате модернизации ресурс полувагонов может быть полностью восстановлен, а статистика эксплуатации вагонов после продления показывает, что они ничем не уступают, а по ряду параметров даже превосходят новые[39].

Таким образом, предлагаемые мероприятия повышения финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» основаны на освоении новых услуг, а именно модернизации подвижного и тягового состава.

Проектирование будет происходить на базе уже имеющихся машин. Все запчасти и комплектующие российского производства. Услугу по модернизации не нужно продвигать на рынок, так как ОАО «РЖД» ее

единственный потребитель. Услуги и работы, предоставляемые ОАО «КрасЭВРЗ», уже имеет свою нишу на рынке.

Обеспечение безопасности перевозочного процесса является ключевым условием для эффективной эксплуатации подвижного состава на железных дорогах РФ, перед производителями и операторами подвижного состава стоит ряд задач по повышению межремонтного пробега, динамических качеств, а также ремонтпригодности грузовых вагонов.

В рамках модернизации подвижного состава могут быть решены такие задачи, как увеличение срока службы основных деталей и узлов, увеличены межремонтные сроки службы трущихся деталей и узлов подшипников, сокращена частота поступления вагонов в текущий отцепочный ремонт, повышена прочность и коррозионная стойкость листового проката и профилей[40].

В целях снижения динамического горизонтального и вертикального воздействия на путевую структуру, могут также быть улучшены характеристики пружинного комплекта тележек и фрикционного узла гашения вертикальных и горизонтальных колебаний[41].

Производственные мощности, конструкторские и технологические разработки ОАО «КрасЭВРЗ» позволяют освоить производство за один год. Объемы контроля, применяемые инструменты и оснастка для контроля качества продукции предусматриваются технологическими процессами. Взаимоотношения подразделений в части обеспечения качества продукции регламентированы стандартами предприятия.

Основные виды контроля качества продукции:

- входной контроль материалов и комплектующих;
- контроль в процессе производства контролерами ОТК;
- приемо-сдаточные испытания готовой продукции;
- периодические испытания готовой продукции;
- эксплуатационные испытания в хозяйственных условиях и на машиноиспытательных станциях.

Вся производимая и намеченная к производству продукция соответствует отечественным стандартам. Производство услуги не нарушает правила по охране окружающей среды и не имеет опасных для нее последствий.

Так как мероприятие не заключается в техническом перевооружении действующего производства, и нет необходимости вкладывать средства на строительство помещений, коммуникаций. Это позволит в более сжатые сроки осуществить внедрение предлагаемого мероприятия.

Процессы модернизации уже освоены на предприятии, но не выделены в номенклатуру услуг. То есть перед предприятием стоит задача вывода модернизации вагонов на уровень серийного производства.

Расчет плановой калькуляции оказания услуги на единицу представлен в таблицах 3.1-3.2. Норма прибыли для данного вида продукции – 15%. Все расчёты основаны на данных годовой бухгалтерской отчётности ОАО «КрасЭВРЗ», данных технико-экономических отделов, а также на опыте ведущих вагоноремонтных компаний[42][43][44].

Таблица 3.1 - Плановая калькуляция на оказание услуги по модернизации одного пассажирского вагона на ОАО «КрасЭВРЗ»

| Наименование | Стоимость |
|---|-----------|
| Материальные затраты, в том числе: | 616614 |
| -электроэнергия | 36997 |
| -топливо | 2405 |
| -материалы | 468627 |
| -прочие материальные затраты | 86326 |
| Расходы на оплату труда с отчислениями | 516235 |
| Общепроизводственные расходы | 38718 |
| Общехозяйственные расходы | 243778 |
| Итого производственная себестоимость | 1415345 |
| Прочие расходы | 18642 |
| Полная себестоимость | 1433987 |
| Цена реализации модернизированного вагона | 1649085 |

На модернизацию одного пассажирского вагона с целью продления срока службы будет затрачиваться 1 433 987 руб., с учётом нормы прибыли – 1 649 085 руб.

Помимо вагонов необходимо осуществлять модернизацию электросекций, так как ремонт электросекций и моторис, наравне с ремонтом вагонов – основной вид деятельности предприятия.

Таблица 3.2 - Плановая калькуляция на оказание услуги по модернизации одного электровоза на ОАО «КрасЭВРЗ»

руб.

| Наименование | Стоимость |
|--|-----------|
| Материальные затраты | 861291 |
| -электроэнергия | 51677 |
| -топливо | 3359 |
| -материалы | 654581 |
| -прочие материальные затраты | 120581 |
| Расходы на оплату труда с отчислениями | 645969 |
| Общепроизводственные расходы | 48448 |
| Общехозяйственные расходы | 215323 |
| Итого производственная себестоимость | 1771030 |
| Прочие расходы | 23327 |
| Полная себестоимость | 1794357 |
| Цена реализации модернизированного электровоза | 2063511 |

На модернизацию одной электросекции будет затрачено 1 794 357 руб., с учётом нормы прибыли – 2 063 511 руб.

По плану предлагается осуществить заказ на модернизацию 60 электросекций и 120 пассажирских вагонов в течение года. При прочих благоприятных условиях работы будет происходить рост заказов в среднем на 4% в течение трех лет и останется неизменным в течение двух последних лет. Такой прогноз говорит о том, что предприятие будет увеличивать долю услуг, связанных с модернизацией в связи с высоким спросом ОАО «РЖД», но к 2019 году спрос будет практически удовлетворен. При этом цена вырастет на 7% к 2017 году, на 10% в 2018-2019 гг. в связи с проведением Универсиады, и вернется к отметке 8% в 2020 году. При условии, что темп инфляции к 2017 году составит 4% [45], и не будет существенно расти в течение пяти лет. Предполагаемые показатели цены и объемов оказания услуги, а так же выручка за планируемые периоды представлены в таблицах 3.3-3.4

Таблица 3.3 - Показатели оказания услуги по модернизации пассажирских вагонов в ОАО «КрасЭВРЗ» в прогнозе на 2016-2020гг.

| Наименование показателя | Года | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Объем модернизированных вагонов, шт. | 120 | 125 | 130 | 130 | 130 |
| Цена продажи единицы продукции, руб. | 1649085 | 1764521 | 1940973 | 2135070 | 2305876 |
| Выручка от продажи продукции в денежном выражении всего, тыс. руб. | 197890,3 | 220212,2 | 251922,8 | 277559,2 | 299763,9 |

Ремонт вагонов в среднем осуществляется не более трёх суток, модернизация - не более 30 суток. Количество 120 штук модернизированных пассажирских вагонов в первый год можно назвать оптимальным для уровня мощности и производительности ОАО «КрасЭВРЗ». При этом выручка в первый год составит 197 890,3 тыс. руб. и достигнет 299 764 тыс. руб. в пятый год производства.

Таблица 3.4 - Показатели оказания услуги по модернизации электровозов в ОАО «КрасЭВРЗ» в прогнозе на 2016-2020гг.

| Наименование показателя | Года | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Объем модернизированных электровозов, шт. | 60 | 62 | 65 | 65 | 65 |
| Цена продажи единицы продукции, руб. | 2063511 | 2207956 | 2428752 | 2671627 | 2885357 |
| Выручка от продажи продукции в денежном выражении всего, тыс. руб. | 123810,7 | 137776,5 | 157616,3 | 173655,8 | 187548,2 |

Ремонт электровоза - более трудоемкий и трудозатратный процесс, поэтому количество в 60 штук также является оптимальным для данного вида производства. Такое количество принесет выручку в размере 123 811 тыс. руб. в первый год и 187 548 тыс. руб. в пятый.

Следующим шагом рассчитаем безубыточность нововведенного производства. Для этого определим структуру затрат.

Переменные затраты при модернизации одного пассажирского вагона составят 1 132 850 руб. и одного электровоза - 1 507 260 руб.

Постоянные затраты на единицу составят: на модернизацию одного пассажирского вагона - 301 137 руб.; одного электровоза - 287 097 руб.

Критический объем выпуска, при котором достигается безубыточность производства, определим по формуле:

$$Q_{кр} = \frac{C}{Ц - V_{уд}},$$

где, $Q_{кр}$ – годовой выпуск шт.;

C – постоянные затраты, руб./год.;

$Ц$ – цена услуги на единицу, руб./шт.;

$V_{уд}$ – переменные затраты на изготовление руб./шт.

$$\text{Для вагонов: } Q_{кр} = \frac{36136472}{1649085 - 1132850} = 70,$$

$$\text{Для электровозов: } Q_{кр} = \frac{17225827}{2063511 - 1507260} = 31$$

Таким образом, безубыточность производства в первый год достигается после модернизации: 70 пассажирских вагонов и 31 электровозов.

В таблицах 3.5-3.6 проведен расчет затрат на осуществление операционной деятельности по оказанию услуг модернизации пассажирских вагонов и электровозов. Объем выпуска учитывается исходя из таблиц 3.3-3.4.

Расчет затрат проведен на период времени 5 лет (2016-2020гг.) с учетом инфляции 4% в первый год, и ежегодным темпом роста равным 2%.

Таблица 3.5 - Смета затрат ОАО «КрасЭВРЗ» на модернизацию годового объёма пассажирских вагонов, 2016-2020гг.

тыс. руб.

| Виды затрат | Период | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Переменные затраты, в том числе: | 135942 | 147270,5 | 156106,7 | 159052,1 | 161997,5 |
| Материальные затраты | 73993,7 | 80159,9 | 84969,5 | 86572,7 | 88175,9 |
| -электроэнергия | 4439,7 | 4809,6 | 5098,2 | 5194,4 | 5290,5 |
| -топливо | 288576 | 312624 | 331381 | 337633 | 343886 |
| -материалы | 56235,3 | 60921,5 | 64576,8 | 65795,3 | 67013,7 |
| -прочие материальные затраты | 10359,1 | 11222,4 | 11895,8 | 12120,2 | 12344,6 |
| Расходы на оплату труда с отчислениями | 61948,3 | 67110,6 | 71137,2 | 72479,4 | 73821,6 |
| Постоянные затраты: | 36136,8 | 39147,9 | 41496,7 | 42279,7 | 43062,7 |
| Общепроизводственные расходы | 6883,1 | 7456,7 | 7904,1 | 8053,3 | 8202,4 |
| Общехозяйственные расходы | 29253,3 | 31691,1 | 33592,6 | 34226,4 | 34860,2 |
| Итого затраты | 172078,4 | 186418,3 | 197603,4 | 201331,8 | 205060,1 |

Исходя из таблицы можно сказать, что затраты на осуществление нового вида услуг составят в первый год 172078,4 тыс. рублей и вырастут к пятому году на 19%.

Таблица 3.6 - Смета затрат ОАО «КрасЭВРЗ» на модернизацию годового объёма электровозов, 2016-2020 гг.

тыс. руб.

| Виды затрат | Период | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Переменные затраты, в том числе: | 90435,6 | 97188,1 | 103850,2 | 105809,6 | 107769,1 |
| Материальные затраты | 51677,5 | 55536,1 | 59342,9 | 60462,6 | 61582,3 |
| -электроэнергия | 3100,7 | 3332,2 | 3560,6 | 3627,8 | 3694,9 |
| -топливо | 201,5 | 216,6 | 231,4 | 235,8 | 240,2 |
| -материалы | 39274,9 | 42207,4 | 45100,7 | 45951,6 | 46802,6 |
| -прочие материальные затраты | 7234,9 | 7775,1 | 8308 | 8464,8 | 8621,5 |
| Расходы на оплату труда с отчислениями | 38758,1 | 41652,0 | 44507,3 | 45347 | 46186,8 |
| Постоянные затраты: | 17225,8 | 18512 | 19781 | 20154,2 | 20527,4 |
| Общепроизводственные расходы | 4306,5 | 4628 | 4945,3 | 5038,5 | 5131,9 |
| Общехозяйственные расходы | 12919,4 | 13884 | 14835,7 | 15115,7 | 15395,6 |
| Итого затраты | 107661,4 | 115700,1 | 123631,2 | 125963,9 | 128296,5 |

Затраты на модернизацию в первый год составят 107661,4 тыс. руб., а к пятому году возрастут на 20%.

Сопоставление затрат и выручки даст представление о будущем денежном потоке от операционной деятельности предприятия по внедрению новых услуг. Расчет финансовых результатов представлен в таблицах 3.7 - 3.8.

Таблица 3.7 - Планируемая прибыль ОАО «КрасЭВРЗ» в период 2016-2020 гг. с учетом внедрения предлагаемого мероприятия по модернизации пассажирских вагонов

тыс. руб.

| Наименование показателя | Период | | | | |
|------------------------------------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Выручка от реализации | 197890,2 | 220212,2 | 251922,8 | 277559,2 | 299763,98 |
| Переменные затраты | 135942 | 147270,5 | 156106,7 | 159052,1 | 161997,5 |
| Постоянные затраты | 36136,8 | 39147,9 | 41496,7 | 42279,7 | 43062,7 |
| Прибыль до налогообложения | 25811,8 | 33793,9 | 54319,4 | 76227,4 | 94703,8 |
| Налоги на прибыль | 5162,4 | 6758,8 | 10863,9 | 15245,5 | 18940,8 |
| Чистая прибыль | 20649,4 | 27035,2 | 43455,5 | 60981,9 | 75763 |
| Рентабельность продаж продукции, % | 12 | 19 | 27 | 38 | 46 |

Ввод дополнительных услуг на предприятии приведет к получению прибыли в размере 20 649,4 тыс. руб., что составляет 15% от всей прибыли предприятия на отчетный период. К 2020 году прибыль возрастет в 3,6 раза.

Таблица 3.8 - Планируемая прибыль ОАО «КрасЭВРЗ» в период 2016-2020 гг. с учетом внедрения предлагаемого мероприятия по модернизации электровозов

тыс. руб.

| Наименование показателя | Период | | | | |
|---------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Выручка от реализации продукции | 123810,6 | 137776,5 | 157616,3 | 173655,8 | 187548,2 |
| Переменные затраты | 90435,6 | 97188,1 | 103850,2 | 105809,6 | 107769,1 |
| Постоянные затраты | 17225,8 | 18512 | 19781 | 20154,2 | 20527,4 |
| Прибыль до налогообложения | 16149,2 | 22076,3 | 33985,1 | 47691,9 | 59251,7 |
| Налоги на прибыль | 3229,8 | 4415,3 | 6797 | 9538,4 | 11850,3 |
| Чистая прибыль | 12919,4 | 17661,1 | 27188,1 | 38153,5 | 47401,4 |
| Рентабельность, % | 10 | 19 | 25,4 | 36,1 | 48 |

При реализации данного предлагаемого мероприятия прибыль ОАО «КрасЭВРЗ» составит 12 9191,4 тыс. руб.

Несмотря на несущественную долю прибыли в структуре всей прибыли предприятия, стоит учесть, что вводимое мероприятие - не основной вид деятельности ОАО «КрасЭВРЗ», а также оценить, сколько приносит данный вид деятельности прибыли с вложенного рубля. Из таблиц видно, что рентабельность в первый год составит 12% и 10% соответственно, что говорит об эффективности введения услуг. К концу планового периода рентабельность составит 46% и 48%. Эти значения, безусловно завышены, но тем не менее, даже при условии, что существенно вырастет инфляция или увеличатся затраты, но прежним останется спрос - модернизация для ОАО «КрасЭВРЗ» останется прибыльным, рентабельным видом деятельности.

Рост рентабельности в течение рассматриваемого периода проанализируем на рисунке 3.1.

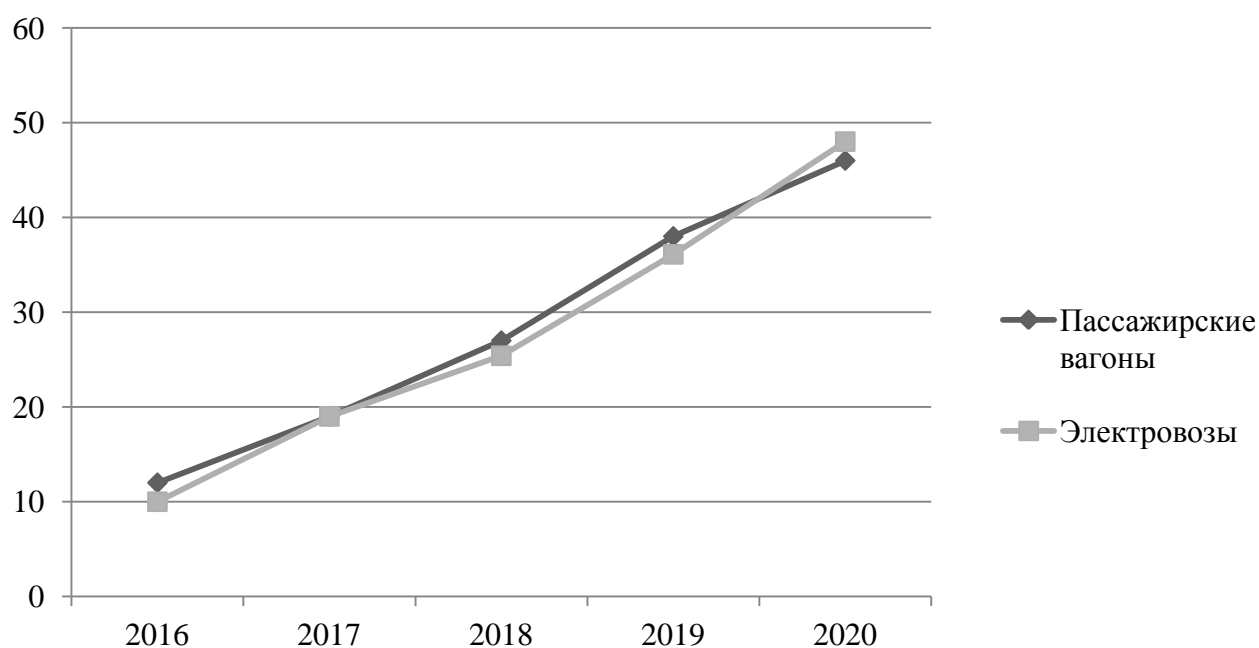


Рисунок 3.1 – Изменение рентабельности предлагаемых услуг для ОАО «КрасЭВРЗ» в период 2016-2020гг., %

Существенный скачок рентабельности (в среднем на 25%) можно будет наблюдать в период с 2018 года, когда по предлагаемым условиям цены будут

увеличены, а темп инфляции останется незначительным. В целом, можно говорить о том, что предлагаемые мероприятия прибыльны для ОАО «КрасЭВРЗ», при этом уровень рентабельности практически одинаков для двух рассматриваемых видов услуг.

Подробнее об эффективности уместно говорить в следующем разделе работы.

3.2 Оценка экономического эффекта предлагаемых мероприятий для ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»

Для оценки эффективности внедряемых мероприятий необходимо провести анализ финансовой устойчивости, для того, чтобы выяснить, как повлияют новые мероприятия на финансовое состояние предприятия. Соответственно, составим прогнозный баланс с учётом полученных изменений в его структуре. Для составления прогнозного баланса необходимо систематически накапливать информацию о работе организации. В данном случае используется методика, согласно которой в первую очередь прогнозируется уровень собственных средств, затем определяются относительные и абсолютные изменения в структуре активов, пассивов, доходов, расходов [46]. В свою очередь собственный капитал изменится за счёт полученной прибыли от предлагаемого мероприятия.

В таблице 3.9 представлен прогнозный баланс за период 2015-2016 года, где 2016 – плановый период.

Таблица 3.9 - Прогнозный баланс ОАО «КрасЭВРЗ», 2015-2016гг.

| тыс.руб. | | | | |
|-----------|---|------|---------|---------|
| Пояснение | Наименование показателя | Код | 2016 | 2015 |
| | АКТИВ | | | |
| | I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | |
| 2.4 | Нематериальные активы | 1110 | - | - |
| | Результаты исследований и разработок | 1120 | - | - |
| | Нематериальные поисковые активы | 1130 | - | - |
| | Материальные поисковые активы | 1140 | - | - |
| 4.2 | Основные средства | 1150 | 1454026 | 1474853 |
| 4.3 | Доходные вложения в материальные ценности | 1160 | 28802 | 29206 |

Окончание таблицы 3.9

| Пояснение | Наименование показателя | Код | 2016 | 2015 |
|-----------|--|------|---------|---------|
| | Финансовые вложения | 1170 | - | - |
| | Отложенные налоговые активы | 1180 | - | 546 |
| | Прочие внеоборотные активы | 1190 | 17883 | 21955 |
| | Итого по разделу I | 1100 | 1500711 | 1526560 |
| 4.5 | II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | |
| | Запасы | 1210 | 256679 | 242886 |
| | Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям | 1220 | 3860 | 2073 |
| 4.6 | Дебиторская задолженность | 1230 | 420945 | 492282 |
| 4.7 | Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов) | 1240 | 39158 | 41861 |
| 4.8 | Денежные средства и денежные эквиваленты | 1250 | 33087 | 4360 |
| | Прочие оборотные активы | 1260 | - | - |
| | Итого по разделу II | 1200 | 753729 | 783462 |
| | БАЛАНС | 1600 | 2254440 | 2310022 |
| | ПАССИВ | | | |
| | III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ | | | |
| 4.9 | Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей) | 1310 | 1556190 | 1556190 |
| | Собственные акции, выкупленные у акционеров | 1320 | - | - |
| | Переоценка внеоборотных активов | 1340 | - | - |
| 4.10 | Добавочный капитал (без переоценки) | 1350 | 13769 | 13769 |
| 4.11 | Резервный капитал | 1360 | 27335 | 27335 |
| 4.12 | Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | 1370 | 2355584 | 228598 |
| | Итого по разделу III | 1300 | 1832878 | 1825892 |
| 4.14 | IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | |
| | Заемные средства | 1410 | - | - |
| | Отложенные налоговые обязательства | 1420 | - | - |
| | Оценочные обязательства | 1430 | - | - |
| | Прочие обязательства | 1450 | - | - |
| | Итого по разделу IV | 1400 | - | - |
| 4.14 | V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | |
| | Заемные средства | 1510 | - | 80 113 |
| 4.13 | Кредиторская задолженность | 1520 | 350844 | 350709 |
| | Доходы будущих периодов | 1530 | 10051 | 1458 |
| 2.12 | Оценочные обязательства | 1540 | 48595 | 51850 |
| | Прочие обязательства | 1550 | - | - |
| | Итого по разделу V | 1500 | 409490 | 484130 |
| | БАЛАНС | 1700 | 2254440 | 2310022 |

В прогнозируемом году наблюдается рост прибыли и, соответственно, увеличение собственного капитала. Уровень кредиторской задолженности остается неизменным, заемные средства отсутствуют. Что касается внеоборотных средств, то здесь происходит сокращение суммы незавершенных

вложений. Относительно оборотных средств можно отметить естественный рост запасов, прогнозируется увеличение денежных средств и их эквивалентов, а также сокращение дебиторской задолженности на 15%. Данное сокращение может быть вызвано как списание определенной суммы на безнадежную задолженность, либо возвратом средств. Выплаты доходов акционерам не ожидается.

Оценить ликвидность прогнозируемого баланса можно при помощи методики, уже использовавшейся в проекте.

Для этого сформируем группы активов и пассивов по уровню ликвидности (таблица 3.10)

Таблица 3.10 - Анализ ликвидности баланса ОАО «КрасЭВРЗ» с учетом предлагаемых мероприятий за 2015-2016 гг.,

тыс.руб.

| Активы по степени ликвидности | 2015 | 2016 | Пассивы по сроку погашения | 2015 | 2016 | Платежный излишек (недостаток) | |
|--|---------|---------|--|---------|---------|--------------------------------|----------|
| | | | | | | 2015 | 2016 |
| Абсолютно ликвидные активы (A ₁) | 46221 | 72245 | Наиболее срочные обязательства (П ₁) | 350709 | 350844 | 304 488 | 278 599 |
| Быстрореализуемые активы (A ₂) | 492262 | 420945 | Срочные пассивы (П ₂) | 51850 | 48595 | -440 412 | -372 350 |
| Среднереализуемые активы (A ₃) | 244939 | 260539 | Долгосрочные обязательства (П ₃) | 1458 | 10051 | -243 481 | -250 488 |
| Труднореализуемые активы (A ₄) | 1526560 | 1500711 | Постоянные пассивы (П ₄) | 1825892 | 1832878 | 299 332 | 332 167 |

Для наглядности составим соответствующие неравенства.

На 2015г.:

$$A_1 (46221) < П_1 (350709)$$

$$A_2 (492262) > П_2 (51850)$$

$$A_3 (244939) > П_3 (1458)$$

$$A_4 (1526560) < П_4 (1825892)$$

На 2016г.:

$$A_1 (72245) < П_1 (350844)$$

$$A_2 (420945) > П_2 (48595)$$

$$A_3 (260539) > П_3 (10051)$$

$$A_4 (1500711) < П_4 (1832878)$$

Как можно увидеть из сделанных выше расчетов не выполняется первое неравенство, т.е. наиболее срочные обязательства превышают наиболее

ликвидные активы. Это говорит о финансовой неустойчивости в краткосрочном периоде. В целом, можно говорить о том, что соотношения ликвидности остаются неизменными. Условие абсолютной ликвидности:

$$A1 \geq П1; A2 \geq П2; A3 \geq П3; A4 \leq П4.$$

Выполнение условий абсолютной ликвидности также соответствует периоду 2014-2015гг.

Следующим шагом определим, как изменится тип финансовой устойчивости, благодаря предлагаемым мероприятиям (таблица 3.11).

Таблица 3.11 - Определение типа финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» с учетом предлагаемых мероприятий, 2015-2016 гг.

| тыс.руб. | | | |
|--|----------------------|---------|---------|
| Показатели | Условные обозначения | 2015 | 2016 |
| 1. Источники формирования собственных средств (капитал и резервы) | ИСС | 1825892 | 1832878 |
| 2. Внеоборотные активы | ВОА | 1526560 | 1500711 |
| 3. Наличие собственных оборотных средств | СОС | 299332 | 332167 |
| 4. Долгосрочные обязательства (кредиты и займы) | ДКЗ | 0 | 0 |
| 5. Наличие собственных и долгосрочных заемных источников формирования оборотных средств | СДИ | 299332 | 332167 |
| 6. Краткосрочные кредиты и займы | ККЗ | 484130 | 409490 |
| 7. Общая величина основных источников средств | ОИ | 783462 | 741657 |
| 8. Общая сумма запасов | З | 242866 | 256679 |
| 9. Излишек (+), недостаток (-) собственных оборотных средств | ΔСОС | 56466 | 75488 |
| 10. Излишек (+), недостаток (-) собственных и долгосрочных заемных источников покрытия запасов | ΔСДИ | 56466 | 75488 |
| 11. Излишек (+), недостаток (-) общей величины основных источников финансирования запасов | ΔОИЗ | 540596 | 484978 |

Окончание таблицы 3.11

| Показатели | Условные обозначения | 2015 | 2016 |
|---|---|-------|-------|
| 12. Трехфакторная модель типа финансовой устойчивости | $M=(\Delta \text{СОС}; \Delta \text{СДИ}; \Delta \text{ОИЗ})$ | 1;1;1 | 1;1;1 |

Из данных таблицы видно, что финансовое состояние предприятия на начало и на конец анализируемого периода является абсолютно устойчивым, так как в ходе анализа установлен избыток общей величины основных источников финансирования в размере 484 978 тыс. руб. в прогнозируемом периоде. Запасы обеспечиваются источниками их формирования.

Для анализа измененной структуры прогнозируемого баланса и её эффективности проведем расчёт аналитических коэффициентов, а именно:

1) Коэффициент финансовой автономности или удельный вес собственного капитала в его общей сумме:

$$\text{2015 год: } K_A = 0,79; \quad \text{2016 год: } K_A = \frac{1832878}{2254440} = 0,81.$$

2) Коэффициент соотношения заемных и собственных средств (плечо финансового рычага или коэффициент финансового риска):

$$\text{2015 год: } K_{ЗС} = 0,21; \quad \text{2016 год: } K_{ЗС} = \frac{350844}{1832878} = 0,19.$$

3) Коэффициент маневренности:

$$\text{2015 год: } K_M = 0,16; \quad \text{2016 год: } K_M = \frac{1832878 - 1500711}{1832878} = 0,18.$$

4) Коэффициент обеспеченности предприятия собственными средствами:

$$\text{2015 год: } K_{ОСС} = 0,38; \quad \text{2016 год: } K_{ОСС} = \frac{1832878 - 1500711}{753729} = 0,44.$$

Соответствие показателей нормативным, а также их динамика представлены в таблице 3.12

Таблица 3.12 - Оценка финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» с учетом предлагаемых мероприятий, 2015-2016гг.

| Показатели | 2015 | 2016 | Отклонение, % |
|--|------|------|------------------|
| Коэффициент финансовой автономии | 0,79 | 0,81 | 2 |
| Коэффициент соотношения собственных и заемных средств | 0,21 | 0,19 | -2 |
| Коэффициент маневренности | 0,16 | 0,18 | 2 |
| Коэффициент обеспеченности предприятия собственными средствами | 0,38 | 0,44 | 6 |

В прогнозируемом периоде вырастет значение финансовой независимости на 2 %. Это указывает на то, что предприятие в состоянии покрыть все свои обязательства собственными средствами в прогнозируемом будущем.

Соотношение заемных и собственных средств на начало периода составило 0,21, и снизилось до 0,19. Данный показатель в норме. Снижение коэффициента говорит о том, что зависимость предприятия от внешних источников финансирования снижается и финансовая устойчивость улучшается.

Коэффициент маневренности увеличился и практически достиг нормального значения, такая ситуация крайне важна для предприятия. Коэффициент обеспеченности предприятия собственными средствами у предприятия выше нормы, стабилен и составляет 0,44. Это говорит об обеспечении предприятия собственными средствами.

Улучшение финансового положения предприятия невозможно без эффективного управления оборотным капиталом, основанного на выявлении наиболее существенных факторов и реализации мер по повышению обеспеченности предприятия собственными оборотными средствами.

Выше проведенные расчеты указывают на стабильное финансовое положение предприятия, его финансовую независимость, а так же улучшение финансовой устойчивости.

Также задачей анализа финансовых результатов деятельности предприятия является оценка динамики показателей прибыли.

Таблица 3.13 - Анализ динамики финансовой прибыли ОАО «КрасЭВРЗ» с учётом предлагаемых мероприятий, 2015-2016гг.

| Показатели | 2015 | | 2016 | | Отклонения от предыдущего года (+,-), тыс. руб. |
|---------------------------------------|-------------|--------------|-------------|-------------|---|
| | Сумма, руб. | Структура, % | Сумма, руб. | Структура % | |
| Выручка от реализации без НДС | 2603002 | 100 | 2726813 | 100 | 123811 |
| Себестоимость реализованной продукции | 1933446 | 74 | 2012217 | 74 | 78771 |
| Прибыль от реализации | 219793 | 8 | 235942 | 9 | 16149 |
| Операционный доход | 669556 | 26 | 714595 | 26 | 45039 |
| Прибыль от ФХД | 449763 | 17 | 511156 | 19 | 61393 |
| Прибыль балансовая | 187290 | 7 | 203439 | 7 | 16149 |
| Налог на прибыль | 48509 | 2 | 40688 | 1 | -7821 |
| Нераспределенная прибыль | 139175 | 5 | 162751 | 6 | 23576 |

Из данных таблицы 3.13 видно, что величина выручки возросла на 123 811 тыс.руб., соответственно, возросла прибыль от реализации продукции на 78 771 тыс.руб., повысилась балансовая прибыль на 16 149 тыс.руб., вырос операционный доход на 45 039 тыс.руб. Возросла прибыль от финансово-хозяйственной деятельности на 16 401 руб.

Заключительным шагом является анализ ликвидности предприятия, полученной в результате введенных мероприятий.

Таблица 3.14 - Анализ ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ» с учетом предлагаемых мероприятий, 2015-2016гг.,

| | | тыс.руб. |
|---|------|----------|
| Показатель | 2015 | 2016 |
| Коэффициент текущей ликвидности | 2,5 | 2,1 |
| Коэффициент быстрой (промежуточной) ликвидности | 1,71 | 1,37 |
| Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,14 | 0,2 |
| Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами | 0,38 | 0,44 |

На основе таблицы можно сделать следующие выводы.

1) снижение коэффициента текущей ликвидности свидетельствует о повышении эффективности структуры баланса, на что свою очередь повлияло сокращение дебиторской задолженности. В целом коэффициент всё также находится в норме, и, следовательно, предприятие может погасить текущие обязательства за счёт оборотных активов;

2) сокращение дебиторской задолженности также благоприятно повлияло на быструю ликвидность ОАО «КрасЭВРЗ», не смотря на сокращение показателя. Риск не погашения обязательств, соответственно, снижается;

3) показатель абсолютной ликвидности значительно улучшился за счёт увеличения денежных средств, ситуация абсолютной ликвидности возможна, когда внешняя среда благоприятна для предприятия и существует адекватная возможность иметь достаточное количество денежных средств и их эквивалентов в «чистом» виде;

4) прогнозный коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами также вырос, превышая норму в 4 раза.

В целом, анализируя полученные данные можно сделать вывод о том, что благодаря внедряемым мероприятиям ОАО «КрасЭВРЗ» были решены проблемы недостаточности собственных средств и их маневра. В результате все коэффициенты соответствуют своим нормальным либо рекомендуемым значениям. В целом можно говорить о повышении общей ликвидности предприятия. Для наглядности отобразим изменения, произошедшие в показателях ликвидности (рисунки 3.2 - 3.4).

Таблица 3.15 - Показатели ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ» в 2015-2016гг. с учетом предлагаемого мероприятия

| Показатели ликвидности | 2015 | 2016 | Изменение (+,-) |
|--------------------------------------|------|------|-----------------|
| 1 Коэффициент абсолютной ликвидности | 0,14 | 0,21 | 0,07 |
| 2 Коэффициент быстрой ликвидности | 1,71 | 1,37 | -0,37 |
| 3 Коэффициент текущей ликвидности | 2,08 | 2,14 | 0,06 |

Изобразим на рисунках 3.2 - 3.4 изменение финансовых коэффициентов.

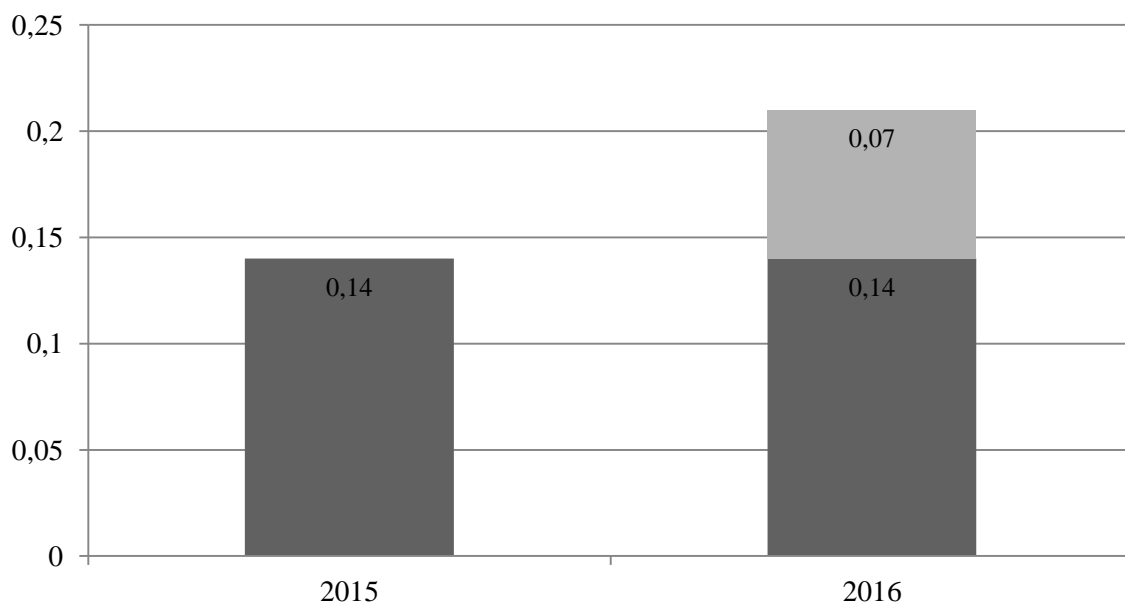


Рисунок 3.2 - Изменение коэффициента абсолютной ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ» в прогнозируемом периоде, %

Коэффициент абсолютной ликвидности увеличился 7% .

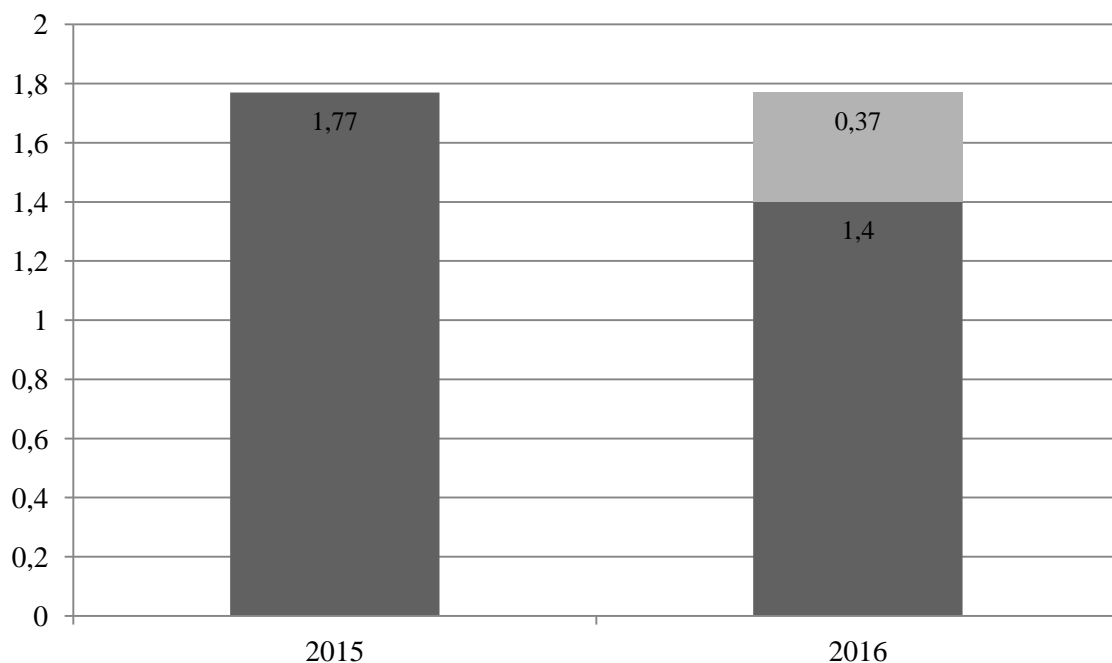


Рисунок 3.3 - Изменение коэффициента быстрой ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ» в прогнозируемом периоде, %

Коэффициент быстрой ликвидности снизился на 37%

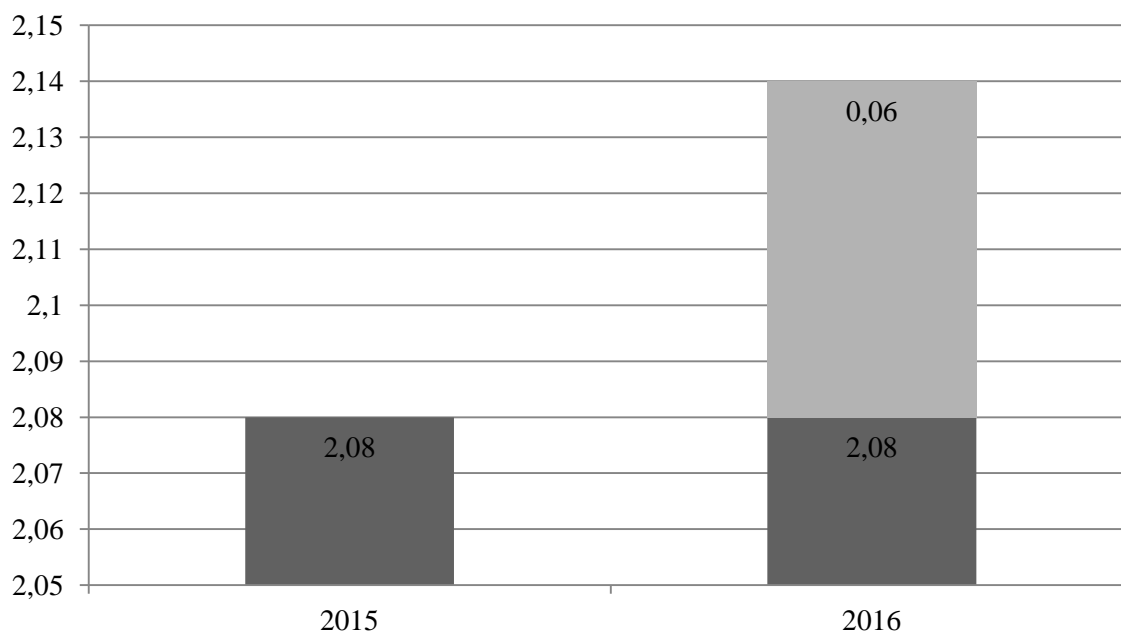


Рисунок 3.4 - Изменение коэффициента текущей ликвидности ОАО «КрасЭВРЗ» в прогнозируемом периоде, %

Как показывает анализ ликвидности, в планируемом году все коэффициенты ликвидности имеют тенденцию роста. В итоге можно сделать вывод, что предлагаемое мероприятие улучшит финансовое состояние ОАО «КрасЭВРЗ». По результатам расчетов видно, что внедрение новых услуг на предприятии в будущем году увеличит выручку и чистую прибыль, значительно больше, чем в прошлом году, это связано с увеличением объема производства и стабилизацией ситуации в отрасли после экономического кризиса.

Увеличилась доля собственного капитала в капитале организации и уменьшилась доля заемного капитала. Доля оборотных средств была сокращена в результате уменьшения дебиторской задолженности. Можно говорить о том, что предлагаемые мероприятия привели к более эффективной структуре баланса.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с поставленной целью, а именно, разработка мероприятий повышения финансовой устойчивости промышленного предприятия - ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод», были решены следующие задачи:

- исследованы тенденции, проблемы и перспективы развития машиностроительного рынка в России и в Сибирском Федеральном округе;
- проведена оценка существующего уровня финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;
- разработаны мероприятия по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод»;
- проведена оценку экономического эффекта предлагаемых мероприятий по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод».

Анализ финансового состояния определяет конкурентоспособность предприятия, его потенциал в деловом сотрудничестве, оценивает, в какой степени гарантированы экономические интересы самого предприятия и его партнеров по финансовым и другим отношениям. Данные финансового анализа используются для прогнозирования возможных финансовых результатов, экономической рентабельности, исходя из реальных условий хозяйственной деятельности и наличия собственных и заемных ресурсов; разработки конкретных мероприятий, направленных на более эффективное использование финансовых ресурсов и укрепления финансового состояния предприятия.

При решении задачи исследования тенденций, проблем и перспектив развития машиностроительного рынка в России и конкретно в Сибирском Федеральном округе в проекте показано, что машиностроительный рынок Российской Федерации, как и рынок ремонтного машиностроения, имеет тенденцию к снижению объёмов выпуска. Проблемы, возникшие в отрасли, такие как, повышение цен, изменение законодательства, девальвация

отечественной валюты, санкции Европейских стран привели к падению общего уровня. Тем не менее, прогнозируется улучшение ситуации. Упор сделан на продукцию инновационного машиностроения.

При решении задач оценки существующего уровня финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» было выявлено, что предприятие имеет нормальную финансовую устойчивость. В 2013 году у предприятия сменилось руководство. Новая политика управления пошла предприятию на пользу: за год выручка выросла в 4 раза. К отчётному 2015 году заметно снижение ключевых показателей, но на фоне снижения общего уровня отрасли, данные изменения не повлияли негативно на деятельность предприятия.

При решении задачи разработки мероприятия по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод», показано, что для поддержания и улучшения финансовой устойчивости предприятия необходимо ввести новые услуги в виде переоснащения пассажирских вагонов, электровозов и мотрис, таким образом речь идет о введении принципиально новой услуги по модернизации подвижного состава.

При решении задачи оценки экономического эффекта предлагаемых мероприятий по обеспечению финансовой устойчивости ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод», было выявлено, что предлагаемые мероприятия улучшают финансовую устойчивость предприятия. Эту тенденцию демонстрирует рост различных коэффициентов ликвидности.

Таким образом, задачи решены в полном объеме, цель достигнута – после проведения предложенных операций, предприятие станет более финансово-устойчивым.

В ходе написания данной работы был изложен материал, описывающий сущность, методы, информационную базу финансового анализа, а также представлена методика расчета показателей анализа с использованием реальных данных предприятия ОАО «КрасЭВРЗ». На основе исследования деятельности ОАО «КрасЭВРЗ» за 2013-2015 гг. разработана реальная картина

финансового состояния предприятия и ее изменение в течение трёх последних лет.

Устойчивость финансового состояния ОАО «КрасЭВРЗ» характеризуется как нормальная, при которой гарантируется платежеспособность предприятия.

В первой главе работы были исследованы тенденции рынка железнодорожного машиностроения, изучены основные направления развития, выявлены наиболее перспективные. Рассмотрено общее состояние Сибирского округа и установлено, что наблюдается общее снижение ключевых показателей, уменьшение экономически активного населения, уровня ВРП.

Вторая глава посвящена анализу финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ» приведена экономическая характеристика предприятия, проведен анализ его платежеспособности и оценка финансовой устойчивости. Основные показатели финансовой устойчивости, рассчитанные для ОАО «КрасЭВРЗ», свидетельствует о высокой платежеспособности предприятия.

В третьей главе работы вынесены предложения по улучшению финансовой устойчивости ОАО «КрасЭВРЗ», предложены мероприятия по повышению доходности предприятия и осуществлен расчёт их эффективности.

На основе материалов проведённого анализа в работе даны рекомендации по оптимизации оперативного денежного потока и предложены мероприятия по повышению доходов предприятия.

Для улучшения финансовой устойчивости предприятия необходима оптимизация структуры пассивов, устойчивость может быть восстановлена путем обоснованного снижения запасов и затрат, либо эффективного их использования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1 Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения). [Электронный ресурс]: ОАО «РЖД» / Деятельность ОАО «РЖД». Режим доступа:

http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6396

2 ОАО «РЖД» сегодня. [Электронный ресурс]: ОАО «РЖД» / РЖД сегодня. Режим доступа: http://rzd.ru/static/portal/ru?STRUCTURE_ID=628

3 Структура капитальных вложений ОАО «РЖД». [Электронный ресурс]: ОАО «РЖД» / Инвестиционная деятельность ОАО «РЖД». Режим доступа: http://ir.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=35

4 РЖД отказывается от ремонта вагонов/ Эксперт.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://expert.ru/2015/01/30/rzhd-otkazyivaetsya-ot-remonta-vagonov/>

5 О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года [Электронный ресурс]: Распоряжение Правительства РФ от 17.06.2008 № 877-р // Справочная правовая система «Консультант Плюс». – Режим доступа:

http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_92060/

6 Скорлыгина, Н.В. Вагоностроители выезжают с рынка / Н.В. Скорлыгина // Коммерсантъ. - 2015. - №193

7 Вагоны врозь / Эксперт.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://expert.ru/siberia/2015/09/vagonyi-vroz/>

8 Урок рыночной экономики / Эксперт.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://expert.ru/expert/2015/24/urok-ryinochnoj-ekonomiki/>

9 Транспортное машиностроение: Кризис жанра [Электронный ресурс]: Институт проблем естественных монополий. Режим доступа: <http://ipem.ru/news/publications/945.html>

10 О принятии технических регламентов Таможенного союза "О безопасности железнодорожного подвижного состава" [Электронный ресурс]:

решение от 15.07.2011 №710 (ред. от 03.02.2015) // Справочная правовая система «Консультант Плюс». – Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_118006/

11 Аналитический бюллетень. Машиностроение: тенденции и прогнозы. - М: 2014 - Выпуск №11

12 Железнодорожный транспорт: итоги 2015 года. [Электронный ресурс]: Институт проблем естественных монополий. Режим доступа: <http://ipem.ru/news/publications/1003.html>

13 Транспортное машиностроение России. [Электронный ресурс]: Институт проблем естественных монополий / Публикации - Машиностроение. Режим доступа: <http://ipem.ru/news/publications/943.html>

14 Парк грузовых вагонов в РФ сократился с начала года на 5,8% до 1,161 млн. единиц. [Электронный ресурс]: Gudok.ru / Статьи / Машиностроение. Режим доступа: <http://www.gudok.ru/mechengineering/?ID=1314532>

15 Парк инновационных вагонов. [Электронный ресурс]: Логистика 1520 Режим доступа: <http://logistics1520.ru/innovate-wagons>

16 За ремонт вагонов никто платить не хочет. [Электронный ресурс]: ГАЗЕТА КОМЕРСАНТЪ. Режим доступа: <http://www.kommersant.ru/doc/2723588>

17 Катонин, С.А. Транспортное машиностроение: проблемы конкуренции на этапе реформирования железнодорожной отрасли // Journal of Economic Regulation (Вопросы регулирования экономики). - 2014. - №1 том 5.

18 Украина попрощалась с российским рынком / Эксперт.ру [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://expert.ru/2015/05/27/na-ukrainskom-napravlenii-vse-huzhe/>

19 Поликаров А.А Перспективы отечественного транспортного машиностроения в 2016 году // Техника железных дорог. - 2016. - №1 (33). - с.14-16

20 Федеральная служба государственной статистики. Россия 2014: статистический справочник // Москва – 2014. – с.11-18

- 21 Белякова Г.Я., Фокина Д.А. Диагностика состояния экспортного потенциала машиностроительных предприятия Красноярского края // Современные проблемы науки и образования. – 2014. – № 5
- 22 Алексейчева Е.Ю. Экономическая география и регионалистика: учебник / Е.Ю. Алексейчева, Д.А. Еделев, М.Д. Магомедов. – М.: Дашков и Ко, 2012 - 194с.
- 23 Распределение организаций по видам экономической деятельности [Электронный ресурс]: статистика предприятий и организаций // территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Красноярскому краю – Режим доступа: http://krasstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/krasstat/ru/statistics/organizations/
- 24 Кистанов В.В. Региональная экономика России: Учебник / В.В. Кистанов, Н.В. Копылов.- М.: Финансы и статистика, 2011. – С. 64
- 25 Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года : Распоряжение от 5 июля 2010 г. №1120-р – Москва: 2010. – 17с.
- 26 Стратегия деятельности НП «Сибирское машиностроение» [Электронный ресурс]: Некоммерческое Партнерство «Сибирское машиностроение» - Режим доступа: <http://www.npsibmach.ru>
- 27 История завода [Электронный ресурс]: ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод». – Режим доступа: <http://kr-evrz.ru/about/history>
- 28 Профсоюз [Электронный ресурс]: ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод». – Режим доступа: <http://kr-evrz.ru/about/profsojuz>
- 29 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Перечень лицензий ОАО «КрЭВРЗ» - 28.04.2014. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2015 – с.74
- 30 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Структура выпускаемой продукции - 28.04.2014. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2015 – с.40
- 31 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Динамика основных производственных и финансовых показателей - 28.04.2015. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2014 – с.10

32 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Анализ выполнения производственной программы - 28.04.2014. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2015 – с.46

33 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Основные показатели Общества - 28.04.2014. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2015 – с.11

34 Годовой отчет ОАО «КрасЭВРЗ». Анализ и разработка внедрения тех.процессов - 28.04.2014. – Красноярск: ОАО «КрасЭВРЗ», 2015 – с.12

35 Персонал ОАО «КрасЭВРЗ» [Электронный ресурс]: ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» - Режим доступа: kr-evrz.ru/about/personal

36 Кириллова, Т. С. Исследование внутренних и внешних факторов, влияющих на финансовую устойчивость предприятий и корпораций [Электронный ресурс]: / Т. С. Кириллова // SCO-ARTICLE/ - 2013. - №2. – Режим доступа: http://sci-article.ru/stat.php?i=issledovanie_vnutrennih_i_vneshnih_faktorov_vliyayuschih_na_finansovuyu_ustoychivost_predpriyatiy_i_korporaciy

37 Васина, А.А. Финансовая диагностика и оценка проектов: учебник / А.В. Васина - СПб.: Питер, 2010 - 448 с

38 Савицкая, Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебное пособие/ Г.В. Савицкая – М.: Новое знание, 2011-704с.

39 Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческой организации: учебник / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. М.: ИНФРА, 2014

40 Деповской ремонт [Электронный ресурс]: Модернизация подвижного состава/ВРК -2 - Режим доступа: http://vrk2.ru/services/modernizacija_podvizhnogo_sostava/

41 Модернизация [Электронный ресурс]: Услуги / ОЭВРЗ - Режим доступа: <http://www.oevrz.ru/>

42 Модернизация подвижного состава [Электронный ресурс]: Услуги / АО «Саранский вагоноремонтный завод» - Режим доступа: <http://www.saranskvrz.ru/uslugi/modernizatsiya-podvizhnogo-sostava>

43 Поляка, Г.Б. Финансовый менеджмент: Учебник для вузов / под ред. Г.Б. Поляка. - М. : Юнити-Дана, 2012 – с343.

44 Селезнева, Н.Н. Анализ финансовой отчетности организации: учебное пособие / Н. Н. Селезнева, А. Ф. Ионова. – М. : Юнити-Дана, 2013 – с372.

45 Центральный банк Российской Федерации [Электронный ресурс]: Инфляция - Режим доступа: <http://www.cbr.ru/>

46 Жиялков, Д. И. Финансово-экономический анализ (предприятие, банк, страховая компания): учебное пособие / Д. И. Жиялков. — Москва: КноРус, 2012

47 Толпегина, О. А. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник / О. А. Толпегина, Н. А. Толпегина. — Москва: Юрайт, 2013

48 Аверина, О. И. Комплексный экономический анализ хозяйственной деятельности: учебник / О. И. Аверина, В. В. Давыдова, Н. И. Лушенкова. — Москва: КноРус, 2012

49 Ковалев, В.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия: учебник / В.В. Ковалев, О.Н. Волкова - Москва: Велби, 2011

50 Говорина О. В. Финансовый менеджмент. Методические указания к курсовой работе. Учебно-методическое пособие. – Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2012

51 Ткачук, М.И. Основы финансового менеджмента: учебное пособие /М. И. Ткачук, Е.Ф. Киреева. – 2-е изд., стереотип. – Минск: Книжный дом, 2011
Ковалев В.В. Введение в финансовый менеджмент. – М.: «Финансы и статистика», 2012. - 316 с.

52 Ионова, А.Ф. Финансовый анализ: учебник / А.Ф. Ионова, Н.Н. Селезнева. М.: Проспект, 2010

53 Шеремет, А.Д. Методика финансового анализа деятельности коммерческой организации: учебник / А.Д. Шеремет, Е.В. Негашев. М.: ИНФРА, 2014

54 Фролова, Т.А. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности предприятия: конспект лекций / Т.А. Фролова – Таганрог: ТРТУ, 2010

55 Илышева, Н.Н., Крылов, С.И. Анализ финансового состояния как основа целевого прогнозирования финансовых потоков организации // Экономический анализ: теория и практика. - 2013, № 8. - с.11-15

56 Барабанова, И.Ю. Цели и задачи разработки финансовой стратегии на предприятии // Вестник Университета.-2012, №3. – с.40-44

57 Беспалов, Р.А. Стратегия финансового менеджмента на промышленных предприятиях с учетом региональных особенностей // Вестник МГУ.-2013, №5 – с.34-38

58 Артюшин, В. В. Финансовый анализ практика: учебное пособие для вузов / В. В. Артюшин. — Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - 120 с.

59 Турманидзе, Т. У. Финансовый анализ: учебник для вузов / Т. У. Турманидзе. - Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. - с168

60 Бартова, Е.В. Сущность и структура производственного потенциала промышленного предприятия / Бартова Е.В. // Российское предпринимательство. - 2010. - №12 - С.65-69.

61 Рогова, Е.М. Основы финансового менеджмента: учебник / Е.М. Рогова – М.:Инфра – М, 2011 – 540с.

62 Киселев, М.В. Анализ и прогнозирование финансово-хозяйственной деятельности предприятия: учебник / М.В. Кисилёв - Москва: АиН, 2014

63 Стоянова, Е.С. Финансовый менеджмент: учебник/Е.С. Стоянова – М.: Перспектива, 2011

64 Грант, Р.М. Современный стратегический анализ/ Р.М.Грант – СПб.: Питер, 2013.

65 Отзывы ОАО «Красноярский электровагоноремонтный завод» [Электронный ресурс]: Фламп Красноярск. – Режим доступа: http://krasnoyarsk.flamp.ru/firm/krasnoyarskijj_ehlektrovagonoremontnyjj_zavod_oa_o-985690699489622

66 Когденко, В.Г. Краткосрочная и долгосрочная финансовая политика: учебное пособие / В.Г. Сироткин – М.:ИНФРА, 2011

67 Косорукова, И.В. Экономический анализ: учебник / Ю.Г. ИONOва, И.В. Косорукова, А.А. Кешокова, Е.В. Панина, А.Ю. Усанов. – М.: Московская финансово-промышленная академия, 2012. – 432 с.

68 Шестопад, Ю.Т. Стратегический менеджмент: учебное пособие/ Ю.Т.Шестопад- М.: КноРус, 2013-320с.

69 Дудин, М.Н. Стратегический менеджмент: учебное пособие/ М.Н. Дудин – М.: Кнорус, 2014- 253с.

70 Виханский, О.С. Менеджмент: учебник / О.С. Виханский. - М.ИНФРА-М, 2011 – 193 с

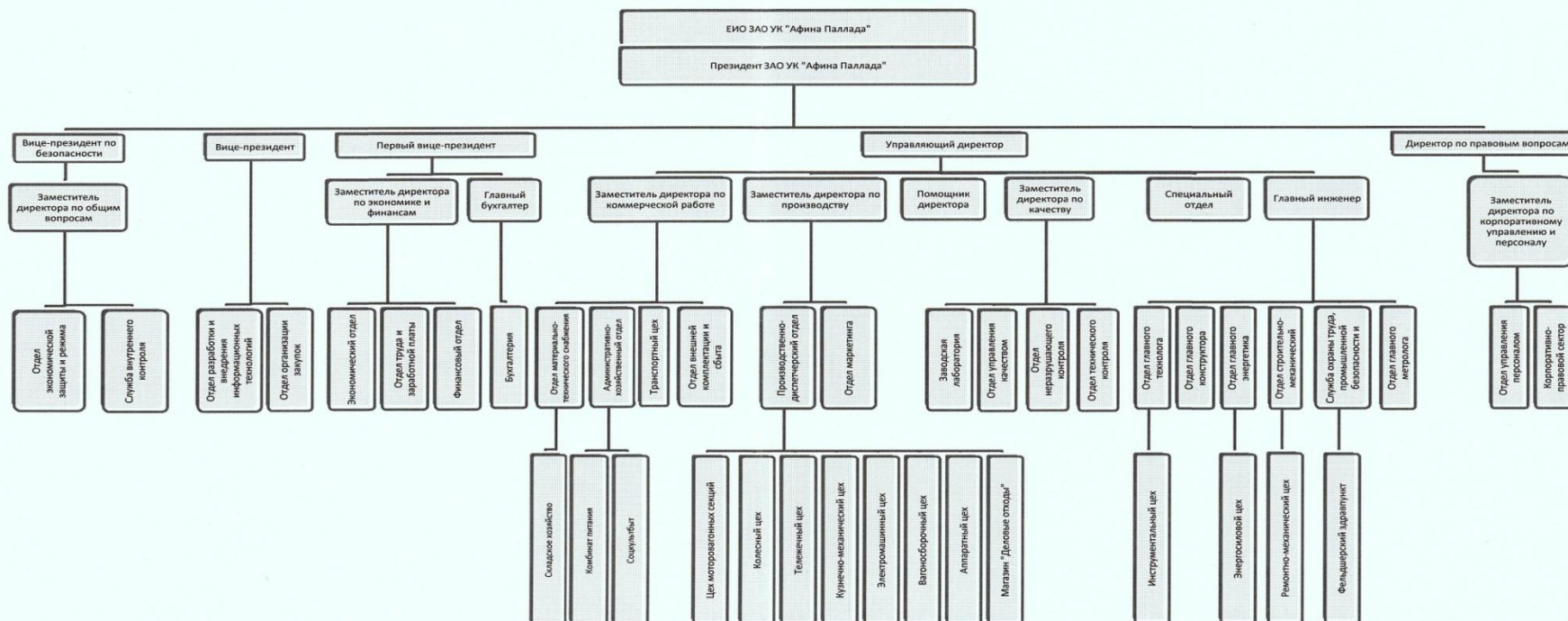
ПРИЛОЖЕНИЕ А **Организационная структура ОАО «КрасЭВРЗ»**

Организационная структура ОАО «КрЭВРЗ»

Утверждено:
 решением Совета директоров ОАО «КрЭВРЗ»
 протокол № 2 от «30» сентября 2014 года
 (Приложение № 1)

Председатель Совета директоров

Г.Г.Магакелян



ПРИЛОЖЕНИЕ Б **Бухгалтерский баланс 2015 г.**

Бухгалтерский баланс
на 31 декабря 2015 года

| | | | | |
|---|--|------------|----|------|
| | | Коды | | |
| | | 0710001 | | |
| Дата (число, месяц, год) | | 31 | 12 | 2015 |
| Организация | Открытое акционерное общество "Красноярский электровагоноремонтный завод" | 00465489 | | |
| Идентификационный номер плательщика | ИНН | 2460083169 | | |
| Вид экономической деятельности | Предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию и порделке железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава | 35.20.9 | | |
| Организационно-правовая форма/форма собственности | Открытые акционерные общества/Частная собственность | 47 | 16 | |
| Единица измерения: | тыс.руб. | 384 | | |
| Местонахождение (адрес) | 660021, Красноярский край, г.Красноярск, ул. Профсоюзов, 39 | | | |

Продолжение приложения Б

| Пояснения | Наименование показателя | Код | На 31 декабря 20 15 г. | На 31 декабря 20 14 г. | На 31 декабря 20 13 г. |
|-----------|--|-------------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | АКТИВ | | | | |
| | I. ВНЕОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | | |
| 2.4 | Нематериальные активы | 1110 | - | - | - |
| | Результаты исследований и разработок | 1120 | - | - | - |
| | Нематериальные поисковые активы | 1130 | - | - | - |
| | Материальные поисковые активы | 1140 | - | - | - |
| 2.5,4.2 | Основные средства | 1150 | 1 474 853 | 1 448 508 | 1 413 558 |
| | в том числе: | | | | |
| | здания, машины и оборудование, транспортные средства | 1151 | 1 170 277 | 1 161 896 | 1 178 585 |
| | сооружения и передаточные устройства | 1152 | 89 283 | 88 349 | 84 080 |
| | прочие основные средства | 1153 | 57 979 | 57 798 | 58 488 |
| 2.6,4.4 | незавершенные вложения в основные средства | 1154 | 149 727 | 139 144 | 88 403 |
| | авансы выданные | 1155 | 7 587 | 1 321 | 3 982 |
| 4.3 | Доходные вложения в материальные ценности | 1160 | 29 206 | 29 615 | 30 023 |
| | Финансовые вложения | 1170 | - | - | - |
| | Отложенные налоговые активы | 1180 | 546 | 153 | 4 485 |
| | Прочие внеоборотные активы | 1190 | 21 955 | 26 953 | 14 448 |
| | Итого по разделу I | 1100 | 1 526 560 | 1 605 229 | 1 462 514 |
| | II. ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ | | | | |
| 2.7,4.5 | Запасы | 1210 | 242 888 | 239 085 | 218 093 |
| | в том числе: | | | | |
| | сырье, материалы и другие аналогичные ценности | 1211 | 187 581 | 173 655 | 173 199 |
| 2.8 | затраты в незавершенном производстве | 1212 | 73 558 | 83 245 | 43 350 |
| | готовая продукция и товары для перепродажи | 1213 | 1 142 | 1 311 | 1 232 |
| | товары отгруженные | 1214 | - | 22 | 2 |
| 2.9 | расходы будущих периодов | 1215 | 605 | 852 | 310 |
| | Налог на добавленную стоимость по приобретенным ценностям | 1220 | 2 073 | 4 994 | 6 378 |
| 2.10,4.6 | Дебиторская задолженность | 1230 | 492 282 | 388 297 | 402 895 |
| | в том числе: | | | | |
| | дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются более чем через 12 месяцев после отчетной даты | 1231 | - | - | - |
| | дебиторская задолженность, платежи по которой ожидаются в течение 12 мес после отчетной даты | 1232 | 492 282 | 388 297 | 402 895 |
| | в том числе: | | | | |
| | покупатели и заказчики | 1233 | 458 785 | 346 210 | 373 793 |
| | авансы выданные | 1234 | 26 425 | 40 279 | 28 006 |
| | налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение | 1235 | 2 543 | 353 | 84 |
| | прочая задолженность | 1236 | 4 529 | 1 455 | 1 012 |
| 2.6,1,4.7 | Финансовые вложения (за исключением денежных эквивалентов) | 1240 | 41 861 | 44 750 | 54 500 |
| | в том числе: предоставленные займы | 1241 | 40 837 | 44 750 | 54 500 |
| 4.8 | Денежные средства и денежные эквиваленты | 1250 | 4 360 | 81 383 | 201 189 |
| | в том числе: наличные в кассе | 1251 | 174 | 91 | 387 |
| | средства на расчетных счетах | 1252 | 4 186 | 10 792 | 14 254 |
| | средства на валютных счетах | 1253 | - | - | 6 468 |
| | прочие денежные средства и переводы в пути | 1254 | - | - | - |
| | денежные эквиваленты | 1255 | - | 70 500 | 180 100 |
| 3.1 | Прочие оборотные активы | 1260 | - | - | - |
| | Итого по разделу II | 1200 | 783 462 | 758 509 | 883 055 |
| | БАЛАНС | 1600 | 2 310 022 | 2 263 738 | 2 345 569 |

Окончание приложения Б

| | Наименование показателя | Код | На 31 декабря 20 15 г. | На 31 декабря 20 14 г. | На 31 декабря 20 13 г. |
|-----------|--|-------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | ПАССИВ | | | | |
| | III. КАПИТАЛ И РЕЗЕРВЫ | | | | |
| 4.9 | Уставный капитал (складочный капитал, уставный фонд, вклады товарищей) | 1310 | 1 556 190 | 1 556 190 | 1 556 190 |
| | Собственные акции, выкупленные у акционеров | 1320 | - | - | - |
| | Переоценка внеоборотных активов | 1340 | - | - | - |
| 2.11.4.10 | Добавочный капитал (без переоценки) | 1350 | 13 769 | 13 769 | 13 769 |
| | в том числе: | | | | |
| | эмиссионный доход | 1351 | - | - | - |
| | средства, полученные на увеличения уставного капитала | 1352 | - | - | - |
| | прочие средства | 1353 | 13 769 | 13 769 | 13 769 |
| 4.11 | Резервный капитал | 1360 | 27 335 | 15 801 | 1 986 |
| | в том числе: | | | | |
| | образованные в соответствии с законодательством резервы | 1361 | 27 335 | 15 801 | 1 986 |
| | резервы образованные в соответствии с учредительными документами | 1362 | - | - | - |
| 4.12 | Нераспределенная прибыль (непокрытый убыток) | 1370 | 228 598 | 269 899 | 235 730 |
| | Итого по разделу III | 1300 | 1 825 892 | 1 855 459 | 1 807 675 |
| | IV. ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | | |
| | Заемные средства | 1410 | - | - | - |
| | Отложенные налоговые обязательства | 1420 | - | - | - |
| | Оценочные обязательства | 1430 | - | - | - |
| | Прочие обязательства | 1450 | - | - | - |
| | Итого по разделу IV | 1400 | - | - | - |
| | V. КРАТКОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА | | | | |
| 4.14 | Заемные средства | 1510 | 80 113 | - | - |
| | в том числе: | | | | |
| | кредиты, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты | 1511 | 80 113 | - | - |
| | займы, подлежащие погашению в течение 12 месяцев после отчетной даты | 1512 | - | - | - |
| 4.13 | Кредиторская задолженность | 1520 | 350 709 | 350 574 | 472 853 |
| | в том числе: | | | | |
| | поставщики и подрядчики | 1521 | 187 921 | 207 186 | 252 859 |
| | персонал организации | 1522 | 24 992 | 27 277 | 39 797 |
| | налоги и сборы, социальное страхование и обеспечение | 1523 | 81 615 | 100 803 | 139 346 |
| 3.1 | авансы полученные | 1524 | 7 729 | 13 122 | 30 999 |
| | акционеры по выплате доходов | 1525 | 45 000 | - | - |
| | прочая задолженность | 1526 | 3 452 | 2 086 | 9 652 |
| | Доходы будущих периодов | 1530 | 1 458 | 2 383 | 3 356 |
| 2.12 | Оценочные обязательства | 1540 | 51 850 | 55 322 | 61 833 |
| | Прочие обязательства | 1550 | - | - | 252 |
| | Итого по разделу V | 1500 | 484 130 | 408 279 | 537 894 |
| | БАЛАНС | 1700 | 2 310 022 | 2 263 738 | 2 345 669 |

Управляющий
директор

Гирш А.Р.
(расшифровка подписи)

Главный
бухгалтер

(подпись)

Воронцова А.З.
(расшифровка подписи)



ПРИЛОЖЕНИЕ В **Отчёт о финансовых результатах 2015г.**

| | | | |
|---|---|--------------------------|--|
| Отчет о финансовых результатах | | Форма по ОКУД | |
| за 2015 год | | Дата (число, месяц, год) | |
| Организация | Открытое акционерное общество | по ОКПО | |
| | "Красноярский электровагоноремонтный завод" | ИНН | |
| Идентификационный номер налогоплательщика | | по | |
| Вид экономической деятельности | Предоставление услуг по ремонту, техническому обслуживанию и переделке железнодорожных локомотивов, трамвайных и прочих моторных вагонов и подвижного состава | ОКВЭД | |
| Организационно-правовая форма/форма собственности | Открытые акционерные общества/Частная собственность | по ОКФС/ОКФС | |
| Единица измерения: тыс. руб. | | по ОКЕИ | |

| Коды | | |
|------------|----|------|
| 0710002 | | |
| 31 | 12 | 2015 |
| 00465489 | | |
| 2400083169 | | |
| 35.20.9 | | |
| 12247 | 16 | |
| 384 | | |

| Пояснения | Наименование показателя | Код | За 2015 год | За 2014 год |
|-----------|--|------|---------------|---------------|
| 5.1 | Выручка | 2110 | 2 603 002 | 2 978 613 |
| | в том числе: ремонт подвижного состава | 2111 | 2 352 838 | 2 726 952 |
| | предоставление услуг социальной сферы | 2112 | 83 848 | 86 963 |
| | прочие виды деятельности | 2113 | 166 315 | 164 698 |
| 5.2 | Себестоимость продаж | 2120 | (1 033 446) | (2 157 727) |
| | в том числе: ремонт подвижного состава | 2121 | (1 752 800) | (1 981 807) |
| | предоставление услуг социальной сферы | 2122 | (84 582) | (74 400) |
| | прочие виды деятельности | 2123 | (96 064) | (101 480) |
| | Валовая прибыль (убыток) | 2100 | 669 556 | 820 886 |
| | в том числе: ремонт подвижного состава | 2101 | 600 038 | 745 145 |
| | предоставление услуг социальной сферы | 2102 | (733) | 12 503 |
| | прочие виды деятельности | 2103 | 70 251 | 63 238 |
| 3.1 | Коммерческие расходы | 2210 | (21 031) | (20 613) |
| 3.1 | Управленческие расходы | 2220 | (428 732) | (478 814) |
| | Прибыль (убыток) от продаж | 2200 | 219 783 | 321 469 |
| | Доходы от участия в других организациях | 2310 | - | - |
| | Проценты к получению | 2320 | 5 684 | 7 151 |
| | Проценты к уплате | 2330 | (10 801) | (-) |
| 5.3 | Прочие доходы | 2340 | 15 333 | 17 078 |
| 5.3 | Прочие расходы | 2360 | (42 719) | (35 436) |
| | Прибыль (убыток) до налогообложения | 2300 | 187 290 | 310 260 |
| 5.4 | Текущий налог на прибыль | 2410 | (48 609) | (75 033) |
| 5.4 | в т.ч. постоянные налоговые обязательства (активы) | 2421 | (10 657) | (17 317) |
| 5.4 | Изменение отложенных налоговых обязательств | 2430 | (1 271) | (1163) |
| 5.4 | Изменение отложенных налоговых активов | 2450 | 1 664 | (3 171) |
| | Прочее | 2460 | - | (213) |
| | Чистая прибыль (убыток) | 2400 | 139 175 | 230 670 |

Окончание приложения В

Форма 0710002 с. 2

| Пояснения | Наименование показателя | Код | За 2015 год | За 2014 год |
|-----------|---|------|-------------|-------------|
| | СПРАВОЧНО | | | |
| | Результат от переоценки внеоборотных активов, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода | 2510 | - | - |
| | Результат от прочих операций, не включаемый в чистую прибыль (убыток) периода | 2520 | - | - |
| | Совокупный финансовый результат периода | 2500 | 130 175 | 230 670 |
| 5.5 | Базовая прибыль (убыток) на акцию | 2900 | - | - |
| | Разводненная прибыль (убыток) на акцию | 2910 | - | - |

Управляющий
директор



Гирш А.Р.
(расшифровка подписи)

20 16 г.

Главный
бухгалтер

В.А. Соф.
(подпись)

Воронцова А.З.
(расшифровка подписи)

ПРИЛОЖЕНИЕ Г

Отчёт о движении денежных средств 2015г.

Отчет о движении денежных средств за 2015 год

| | |
|---|--|
| Организация <u>ОАО "КрЭВРЗ"</u> Идентификационный номер налогоплательщика _____ Вид экономической деятельности <u>оказание услуг по капитальному ремонту</u> Деятельности _____ по ОКВЭД Организационно-правовая форма/форма собственности <u>ОАО /</u> <u>частная собственность</u> по ОКОПФ/ОКФС Единица измерения: тыс. руб. _____ по ОКЕИ | Форма № 4 по ОКУД _____ Дата <u>31</u> <u>12</u> <u>2015</u> по ОКПО <u>00465489</u> ИНН <u>2480083169</u> Коды <u>0710004</u> <u>35.20.9</u> <u>12247</u> <u>16</u> <u>384</u> |
|---|--|

| Наименование показателя | Код | За 2015 г. | За 2014 г. |
|---|------|-------------|-------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Движение денежных средств по текущей деятельности | | | |
| Поступило денежных средств - всего | 4110 | 2940908 | 3482268 |
| в том числе: | | | |
| от продажи продукции, товаров, работ и услуг | 4111 | 2226212 | 2648729 |
| арендные платежи, лицензионные платежи, гонорары, комиссионные платежи и пр. | 4112 | 31437 | 21722 |
| прочие поступления | 4113 | 683259 | 811817 |
| из них: | | | |
| предоплата и авансы полученные | 4119 | 382087 | 546909 |
| прочие | 4119 | 301172 | 264808 |
| полученное страховое возмещение | 4115 | | |
| Направлено денежных средств - всего | 4120 | (2961536) | (3434564) |
| в том числе: | | | |
| на оплату товаров, работ, услуг | 4121 | (1451210) | (1688999) |
| на оплату труда | 4122 | (769639) | (844003) |
| на выплату процентов по долговым обязательствам | 4123 | (10888) | () |
| на расчеты по налогам и сборам | 4124 | (54318) | (91679) |
| на прочие выплаты, перечисления | 4125 | (675681) | (809883) |
| сальдо денежных потоков от текущих операций | 4100 | (20628) | 47704 |
| Движение денежных средств по инвестиционной деятельности | | | |
| Поступило денежных средств - всего | 4210 | - | 4896 |
| в том числе: | | | |
| от продажи объектов основных средств и иного имущества | 4211 | | |
| дивиденды, проценты по финансовым вложениям | 4212 | | 4896 |
| прочие поступления | 4213 | | |
| Направлено денежных средств - всего | 4220 | (54803) | (65747) |
| в том числе: | | | |
| на приобретение объектов основных средств (включая доходные вложения в материальные ценности) и нематериальные активы | 4221 | (19692) | (20997) |
| на финансовые вложения | 4222 | (35111) | (44750) |
| на прочие выплаты, перечисления | 4223 | () | () |
| сальдо денежных потоков от инвестиционных операций | 4200 | (54803) | (61051) |

* Орган исполнительной власти заполняет строку в соответствии со следующими видами деятельности: сельское хозяйство, организации, обслуживающие сельское хозяйство, пищевая и перерабатывающая промышленность.

** Орган исполнительной власти строку не заполняет.

Окончание приложения Г

Форма 0710004 с. 2

| Наименование показателя | Код | За 2015 г. | За 2014 г. |
|--|------|------------|------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Движение денежных средств по финансовой деятельности | | | |
| Поступило денежных средств - всего | 4310 | 220000 | |
| в том числе: | | | |
| кредитов и займов | 4311 | 220000 | |
| бюджетных ассигнований и иного целевого финансирования | 4312 | | |
| вкладов участников | 4313 | | |
| другие поступления | 4314 | | |
| Направлено денежных средств - всего | 4320 | (221592) | (106469) |
| в том числе: | | | |
| на погашение кредитов и займов | 4321 | (140000) | () |
| на выплату дивидендов | 4322 | (81592) | (106459) |
| на прочие выплаты, перечисления | 4323 | () | () |
| Результат движения денежных средств от финансовой деятельности | 4300 | (1592) | (106459) |
| Результат движения денежных средств за отчетный период | 4400 | (77023) | (119806) |
| Остаток денежных средств на начало отчетного периода | 4450 | 81383 | 201189 |
| Остаток денежных средств на конец отчетного периода | 4500 | 4360 | 81383 |
| Величина влияния изменений курса иностранной валюты по отношению к рублю | 4490 | 236 | 85 |

Руководитель



Гирш А.Р.
(расшифровка подписи)

Главный бухгалтер

(подпись)

Воронцова А.З.
(расшифровка подписи)